Jantar

ORGAN INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO

PRZEGLĄD KWARTALNY ZAGADNIEŃ NAUKOWYCH POMORSKICH I BAŁTYCKICH ZE SZCZEGÓLNYM UWZGLĘDNIENIEM HISTORII, GEOGRAFII I EKONOMII REGIONU BAŁTYCKIEGO

ROK I. ZESZYT 1. MARZEC 1937

NAKŁADEM INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO W GDYNI

SKŁAD GŁÓWNY: KASA IM. MIANOWSKIEGO — INSTYTUT POPIERANIA NAUKI

WARSZAWA, PAŁAC STASZICA

Jantar

ORGAN INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO

PRZEGLĄD KWARTALNY ZAGADNIEŃ NAUKOWYCH POMORSKICH I BAŁTYCKICH ZE SZCZEGÓLNYM UWZGLĘDNIENIEM HISTORII, GEOGRAFII I EKONOMII REGIONU BAŁTYCKIEGO

ROK I. ZESZYT 1. GDYNIA, MARZEC 1937

SPIS TREŚCI

Część I

Część II

Część III

Adres Redakcji i Administracji: Gdynia, ul. Świętojańska 23.

**Cena pojedyńczego numeru zł 3,— Prenumerata roczna (za 4 numery kolejne) zł 10,—
Członkowie i współpracownicy Instytutu Bałtyckiego płacą za numer zł 2,—, rocznie zł 6,—**

Czcionkami Drukarni „Dziennika Poznańskiego" Sp. Akc. — Poznań, ul. Pocztowa 9.

Jantar

ORGAN INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO
PRZEGLĄD KWARTALNY ZAGADNIEŃ NAUKOWYCH POMORSKICH I BAŁTYCKICH ZE SZCZEGÓLNYM UWZGLĘDNIENIEM HISTORII, GEOGRAFII I EKONOMII REGIONU BAŁTYCKIEGO

ROK I. ZESZYT 1. GDYNIA, MARZEC 1937

KAZIMIERZ PIWARSKI (Kraków)

UDZIAŁ LITWY W POLSKIEJ POLITYCE BAŁTYCKIEJ W DRUGIEJ POŁOWIE XVII WIEKU

I

Rzeczpospolita Polska władała w drugiej połowie XVII wieku wybrzeżem bałtyckim na dwóch odcinkach: pomorskim i żmudzkim. Ziemie nadbałtyckie Korony miały po wschodniej i zachodniej stronie jednego tylko sąsiada, nader niebezpiecznego przez swe dążności zaborcze (jak to wykazały dobitnie wypadki w dobie wojny północnej za Jana Kazimierza), elektora brandenburskiego i suwerennego od r. 1657 księcia pruskiego, Fryderyka Wilhelma Hohenzollerna. Natomiast nadbałtyckie ziemie Litwy graniczyły od zachodu z księstwem pruskim, od północy oddzielało je od posiadłości szwedzkich nad Dźwiną terytorium lenna Rzeczypospolitej — Kurlandii. Ostatni wreszcie skrawek Inflant, pozostały przy Polsce, wciśnięty był między dzierżawy Szwecji i Moskwy.

Ten stan rzeczy, ustalony ostatecznie traktatem oliwskim z r. 1660, spowodował znaczne odchylenia w ocenie zadań bałtyckiej polityki Rzplitej w Koronie i na Litwie. Przede wszystkim ustępstwa Rzplitej nad Bałtykiem, usankcjonowane traktatem z r. 1660, były rozmaicie oceniane przez opinię kraju. W Koronie przejawia się silniej dążność do rewindykacji Prus oraz panuje więcej zrozumienia dla niebezpieczeństwa ze strony Hohenzollernów — choć zrozumienie to nie przenika do szerszych sfer szlachty. Wykazuje je głównie szlachta Prus Królewskich, jednostki wybitniejsze, Jan III i kilku ludzi z jego otoczenia: szerszym sferom szlachty koronnej otwierają się oczy dopiero wtedy, gdy zaborczość Hohenzollernów ujawnia się w sposób jaskrawy (zajęcie Drahimia w r. 1668, Elbląga w r. 1698) lub gdy mściwa ręka elektora nie wstrzyma się przed naruszeniem praw zwierzchnich i powagi Rzplitej w pościgu za zbiegłym do Polski przywódcą opozycji pruskiej (sprawa Kalksteina w r. 1672). Natomiast na Litwie dotkliwiej odczuto ostateczną utratę Inflant, choćby dlatego, że były one pod wspólnym zarządem Korony i Litwy, a ponadto ze względu na swe położenie i cały splot interesów gospodarczych szczególnie interesowały szlachtę litewską. Rzecz tedy zrozumiała, że w opinii litewskiej spotykamy częste objawy zainteresowania sprawą ewentualnej rewindykacji Inflant, podsycane zresztą nader zręcznie przez dyplomację państw rywalizujących ze Szwecją i pragnących przysporzyć jej w danej chwili trudności z tej strony. Przede wszystkim zaś żywiono na Litwie poważne obawy przed dalszymi zakusami zaborczymi Szwedów, szczególnie na Inflanty polskie — obawy te były niejednokrotnie uzasadnione polityką dworu sztokholmskiego (jak np. w r. 1664)[1] — i na Kurlandię. Dążności zaborcze Szwedów zagrażały czasem również i Koronie. Nie lekceważył ich nawet taki zwolennik zbliżenia polsko-szwedzkiego, jak Jan III Sobieski, który liczył się z tym, że np. w razie zwycięstwa w wojnie z elektorem Fryderykiem Wilhelmem (1675—1679) Szwedzi spróbują położyć rękę na Prusach Książęcych i zagrożą władztwu polskiemu nad ujściem Wisły.[2] Niemniej podobne obawy mogły powstać w Koronie tylko sporadycznie, a ówczesna sytuacja polityczna nad Bałtykiem i stan państwa szwedzkiego nie rokowały widoków poważnej ekspansji Szwecji ku ujściom Pregoły i Wisły. Natomiast bardziej realne było niebezpieczeństwo ekspansji Szwecji nad dolną Dźwiną, choć i na tych terenach trzymał ją w szachu rosnący nacisk Moskwy na ziemie nadbałtyckie.

W rezultacie stwierdzić wypada, że na Litwie w drugiej połowie XVII wieku dostrzec można znaczną czujność wobec niebezpieczeństwa szwedzkiego, a nawet dążność do rewindykacji Inflant i odzyskania dla handlu li-

---

[1] Konopczyński Wł., *Polska a Szwecja*, Warszawa, 1924, str. 8.

[2] Piwarski K., *Polityka bałtycka Jana III w latach 1675—1679*, Cieszyn, 1932, str. 7 i 43. — Tenże, *The Baltic policy of king John Sobieski*, *Baltic Countries*, 1936, t. II nr 1, str. 24.

tewskiego portów inflanckich, szczególniej Rygi.

Nie widać natomiast zrozumienia niebezpieczeństwa ze strony Hohenzollernów. Nie byłoby to jeszcze dziwne, gdyby tylko Korona doznawała skutków zaborczych dążności Fryderyka Wilhelma. Tymczasem tendencje ekspansywne Hohenzollernów szły wówczas nie tylko w kierunku umacniania swego stanu posiadania w dorzeczu dolnej Wisły, lecz kierowały się również i w głąb ziem litewskich. Jeśli opinia litewska tego nie rozumiała, to głównie z tej przyczyny, że kierujące nią możnowładcze rody Radziwiłłów, a w omawianym okresie głównie Paców czy Sapiehów, wraz z całą ich klientelą zaciążyły poważnie na życiu politycznym Litwy; wpływy ich na ziemiach litewskich były tak silne, że głosy przeciwne tylko rzadko i nieśmiało się odzywały. Pacowie zaś, a następnie Sapiehowie w swych rozgrywkach politycznych z królem Janem III szukali zawsze oparcia w Królewcu i w Berlinie, dążąc do utrwalenia swego półudzielnego „królikowania" na Litwie, zwalczając wszelkie próby polityki dynastycznej dworu polskiego i wzmocnienia władzy monarszej.

W tej walce z dworem polskim szukali magnaci litewscy oparcia również i w Moskwie. Pacowie starali się utrzymać z Moskwą kontakt możliwie bliski; na elekcji w 1674 r. próbowali wysuwać kandydaturę carewicza Fiedora (syna cara Aleksego Michajłowicza), wsparci w tej polityce przez innych magnatów litewskich, jak przez wojewodę trockiego, Marcjana Ogińskiego, referendarza Cypriana Brzostowskiego i innych.[3] Po wyborze Sobieskiego intrygowali przeciw królowi nieustannie, utrzymując łączność z rezydentem moskiewskim w Polsce, Tiapkinem, a przez niego z dworem moskiewskim: skarżyli się przed Tiapkinem na tendencje absolutystyczne króla, zarzucali mu, że prowadzi politykę nieprzyjazną Moskwie, dąży bowiem do pokoju z Turcją i do związania się przymierzem z Francją i Szwecją. Na skutek ostrzeżeń ze strony Paców Tiapkin radził carowi „na szwedzkiej i innych granicach czujnie ucha nadstawiać", ponieważ ten nowy kurs polityki francuskiej Jana III uwolnić może ręce Turcji i po spodziewanej likwidacji wojny z Polską skieruje jej całą potęgę na Moskwę; ponadto zaś od północy może zagrozić państwu carów Szwecją, z którą wtedy Moskwa prowadziła żmudne rokowania, ujawniające niewygasły antagonizm tych obu państw.[4]

II

Stanowisko Paców w dobie kursu polityki francuskiej Jana III było właśnie typowym przykładem, jak pojmowała oligarchia litewska zadania polityki Rzplitej (w szczególności Litwy) wobec sąsiadów bałtyckich. Szwecja prowadziła wtedy wojnę z Danią i z Brandenburgią; przebieg wojny wykazywał, że nie sprosta obu przeciwnikom. Francja, zajęta wtedy wojną z koalicją państw europejskich, chciała pomóc swej jedynej aliantce, Szwecji. Pomocy tej udzielić mogła jedynie przy poparciu Polski, stąd też zabiegi dyplomacji francuskiej w celu pozyskania Jana III, doprowadzenia do chwilowej przynajmniej pacyfikacji między Polską a Turcją i zwrócenia polityki Rzplitej ku sprawom bałtyckim. W wojnie nad Bałtykiem miała Rzplita trzy drogi do wyboru: albo wziąć czynny udział po stronie Szwecji, za co w nagrodę miała otrzymać Prusy Książęce, albo zająć w konflikcie brandenbursko-szwedzkim stanowisko ściśle neutralne, wzbraniając Szwedom przemarszu przez Litwę do Prus, lub wreszcie przyłączyć się do wrogów Szwecji i pokusić się o rewindykację Inflant. Opinia Korony była w tej sprawie podzielona: wśród doradców Jana III sporo było zwolenników wystąpienia przeciw elektorowi, choć w kraju na pewno więcej takich, którzy (z przekonania lub za pieniądze cesarskie i elektorskie) twierdzili, że nie wolno naruszać stanu pokoju z życzliwym rzekomo Rzplitej i spokojnym jej sąsiadem Hohenzollernem.

Na Litwie, którą trzęśli Pacowie, przeważały zupełnie nastroje antyszwedzkie, przyjazne Brandenburgii i Moskwie. Hetman Michał Pac utrzymywał armię litewską (mimo uchwalonej przez sejm redukcji wojska) przy pomocy pieniędzy brandenburskich w stanie gotowości bojowej, obiecując elektorowi powstrzymanie szablami litewskimi najazdu Szwedów z Inflant na Prusy: potrafił też opinię Wielkiego Księstwa zwrócić frontem przeciw planom Sobieskiego. Ponieważ jednak plan Jana III wsparcia Szwecji przeciw elektorowi miał przynieść Rzplitej korzyści terytorialne, rewindykację Prus Książęcych, — trzeba było tedy również coś pozytywnego polityce królewskiej przeciwstawić. Za radą tedy Paca posłowie brandenburscy i duńscy wysunęli na dworze polskim i wobec szlachty projekt wydania Szwecji wojny oraz rewindykacji Inflant.

[3] Darowski A., *Szkice historyczne*, t. I, Petersburg, 1894, passim. — Hirsch F., *Die Wahl Johann Sobieskis zum König von Polen, Historische Zeitschrift*, 1901, nr 87, str. 248.

[4] Forsten G., *Snoszenija Szwecji i Rossii wo II połowinie XVII wieka, Żurnal Minist. Nar. Prośw.*, 1899, nr 323.

[5] Druk współczesny łaciński pt. *Nobilis Livo.* Cytuję według tekstu polskiego w rkp. Muzeum Czartoryskich 421. — Por. Piwarski K., *Kwestja bałtycka na Litwie w drugiej połowie XVII w., Pamiętnik VI Powsz. Zjazdu Histor. Pol. w Wilnie*, 1935. — Artykuł niniejszy jest w głównej mierze rozwinięciem wymienionej rozprawki.

Nastroje szlachty urabiane były w tym duchu przez pisma ulotne, z których najbardziej charakterystyczne nosiło tytuł *Szlachcic inflancki do całej Rzeczypospolitej na teraźniejszy sejm anno 1677 zgromadzonej*[5]. Rzekomy szlachcic inflancki (naprawdę podobno sam poseł brandenburski, Jan von Hoverbeck) pisał m. in.: „Wy panowie Polacy, czy wolicie o chimerach (tj. o planach pruskich) mówić, a nie raczej pod tak pogodną okazją swe Inflanty odebrać! wszystkich zdrad i szkód szwedzkich zemścić się: a przez tak sprawiedliwą, słuszną i świętą wojnę oddać im za swoje". Anonimowy autor wylicza korzyści, jakie przede wszystkim szlachta litewska osiągnie z rewindykacji Inflant: dochody z portu w Rydze (który wysokie cła szwedzkie czyniły dla handlu litewskiego niedostępnym, na skutek czego kierował się on ku portom pruskim i kurlandzkim), następnie starostwa, wakanse, odzyskanie dawnych dóbr duchownych, dogodne konsystencje dla wojska, możliwość powrotu do Inflant wygnanej szlachty. Przybierając ton wytrawnego i daleko widzącego męża stanu, przypomina szlachcie wartość posiadania brzegów morskich: „Żadne królestwo nie jest *diuturna et solida potentia*, jeżeli się lądem i na morzu nie obwaruje. Bierzcie Polacy Rygę, Parnawę, Rewal, Narwę i całe Inflanty, a stąd *sanctior maiestas regni* i większa powaga polskiego imienia urośnie". Zdaniem anonimowego mentora Polska nie ma zresztą właściwie wyboru. Zgubny dla niej będzie tak sojusz ze Szwecją, jak i fałszywie pojęta neutralność. Wtedy bowiem może Polska paść ofiarą zaborczości Szwedów, którzy na Żmudzi i w Prusiech będą się starali powetować straty, poniesione właśnie nad ujściem Odry (gdzie ich posiadłości stały się łupem wojsk brandenburskich). Tedy nie ma innego wyjścia, trzeba sięgnąć po Inflanty: „Tam żołdy, konsystencje, chleby, starostwa, dzierżawy czekają".

Propozycje brandenburskie i duńskie ataku polskiego na Inflanty miały jedynie na celu zdezorientowanie opinii polskiej, a zwłaszcza litewskiej, wywołanie ewentualnej dywersji przeciw Szwedom. Dowodem nieszczerości tych ofert jest choćby ta okoliczność, że jednocześnie Dania zachęcała Moskwę do zerwania rokowań ze Szwecją i zagarnięcia Inflant i Estonii dla siebie. Moskwa zresztą, zajęta jeszcze wojną z Turcją, bała się podejmowania wojny na dwa fronty i tylko w ten sposób starała się wyzyskać trudną sytuację Szwecji, że żądała odstąpienia Karelii i Ingrii, grożąc w przeciwnym razie wojną.[6] W razie jednak, gdyby doszło istotnie do ataku polskiego na Inflanty, Moskwa nie pominęłaby dogodnej okazji położenia ręki na grodach inflanckich, w myśl tradycji z czasów Iwana Groźnego. W najlepszym tedy razie mogłoby dojść do podziału Inflant między Polską i Moskwą. Nie mogła jednak spojrzeć trzeźwo w przyszłość opinia litewska, którą Pacowie i Ogińscy przyzwyczajali zamykać oczy na niebezpieczeństwo nie tylko ze strony Prus, ale i Moskwy, podtrzymywali zaś w niej jedynie obawę, chyba najmniej istotną, ekspansji szwedzkiej.

W tych warunkach agitacja Brandenburgii i Danii, Paców i Ogińskich, zręcznie przemawiająca do szlachty litewskiej i dobierająca nader ponętnych dla niej argumentów, zagłuszyła zupełnie rozumne wskazania polskiej polityki bałtyckiej, jakie promieniowały z dworu Sobieskiego. Nastroje szlachty, zwłaszcza na Żmudzi, zagrożonej bezpośrednio inwazją szwedzką, były istotnie wrogie Sobieskiemu; posłowie żmudzcy ośmielali się w Gdańsku (gdzie w r. 1677 bawił Jan III) miotać pogróżki, że jeśli król nie będzie uwzględniał w dostatecznej mierze ich życzeń, gotowi poddać się Moskwie![7]

Zwolennik wojny ze Szwecją, hetman Michał Pac, sam zdawał sobie sprawę z niedostateczności argumentów, jakie rzucił na szalę za wojną ze Szwecją. Wobec dworu polskiego podawał się tedy za neutralistę, który tak Szwedom, jak i Brandenburczykom wzbrania przemarszu przez terytorium Litwy. Gdy Jan III w liście do Paca dowodził, że pogarszanie sytuacji Szwedów nie jest bynajmniej w interesie Polski, gdyż osłabiona i ze wszech stron zagrożona Szwecja może odstąpić Inflanty Moskwie, hetman litewski odpowiadał nierealną zupełnie (choćby ze względu na stan finansów państwa polskiego) propozycją wykupna tej prowincji z rąk Szwedów przez Rzplitą za „znośną cenę".[8]

W rezultacie, gdy Szwedzi wreszcie pod koniec roku 1678 ruszyli od Dźwiny ku Prusom, wtedy ks. kurlandzki Jakub, choć przedtem pozyskany przez Brandenburgię i Danię, nie ośmielił się stawić oporu Szwedom i jeszcze im dostarczał prowiantu: zbyt silnie w jego pamięci wyryte były sceny z r. 1658, gdy kwitnący jego kraj obrócili Szwedzi w perzynę (z tej ruiny Kurlandia podźwignęła się tylko częściowo w drugim okresie jego panowania), a sam książę musiał pójść w szwedzką niewolę.[9] Natomiast Pac próbował w istocie powstrzymać pochód szwedzki ku Prusom — niefortunnie zresztą, bo i szlachta żmudzka i armia litewska zawiodły. Niezrażony tym niepowodzeniem Michał Pac rychło potem,

[6] Forsten, jak wyżej.

[7] Odpisy z Geheimes Staatsarchiv w Berlinie, rkp. Biblioteki Ossolińskich 2298, str. 172. — O poglądach separatystycznych M. Paca por. Zamysłowskij E., *Snoszenija Rossii z Polszej w carstwowanie Fieodora Aleksiejewicza, Żurnal Min. Nar. Prośw.*, 1888, nr 255, str. 21—22.

[8] Konopczyński, jak wyżej, załącznik 1.

[9] Manteuffel G., *Książę Jakub kurlandzki*, *Przegląd Powszechny*, 1896, t. 49.

gdy wojska brandenburskie wyparły Szwedów z Prus Książęcych, namawiał elektora, by wyzyskał swe zwycięstwo nad Szwedami i wkroczył do Inflant, i ofiarowywał swą pomoc: „Inflanty *sine praesidio*, Ryga *denudata*, tylko starzy a mali pilnują, toby teraz czas *prosequi victoriam* i inpatronować się w Inflantach“ — pisał. W kołach dworskich tylko naciskowi ze strony Jana III przypisywano, że „nie pozwolił panu wojewodzie wileńskiemu zaczynać wojny na Żmudzi ze Szwedami *et inscia Republica bellum indicere*“.[10]

Co prawda, odezwały się wtedy na Litwie pewne głosy krytyki pod adresem polityki Paców; starcie odmiennych zdań nastąpiło na sejmie grodzieńskim r. 1678/9. Gdy Michał Pac bronił swej polityki, marszałek litewski Połubiński atakował elektora, a wojewoda witebski Chrapowicki na zachęty elektora i Paców do uderzenia na Inflanty odpowiadał, że przecież ojciec Fryderyka Wilhelma (Jerzy Wilhelm) winien, że Inflanty w ręku szwedzkim, pakta zaś bydgoskie starsze są niż oliwskie: podsuwał tedy myśl, że najpierw tamte winny ulec rewizji![11] Głosy te nie były jednak na Litwie popularne. Wynikły też one nie z istotnej różnicy poglądów na politykę bałtycką Rzplitej, lecz głównie z niechęci pomniejszej magnaterii do Paców.

III

Związani z Brandenburgią i z Moskwą, Pacowie wraz z swą klientelą na Litwie odpierali nie tylko domniemane zakusy szwedzkie na Żmudź, lecz również i wszelkie próby Jana III pozyskania jakiegoś oparcia na litewskim wybrzeżu Bałtyku.

Z wielkim niepokojem zwierzali się ówcześnie Pacowie i Ogińscy dworowi brandenburskiemu, że Jan III myśli o budowie portu w Połądze, by tą drogą skierować cały przywóz soli do Polski, z pominięciem pośrednictwa miasta Królewca, które przez niższe ceny importowanej przez swój port soli stwarzało konkurencję dla polskich salin; z równym zaniepokojeniem rozgłaszano po dworach litewskich magnatów pogłoskę, że Jan III wraz ze Szwedami chce położyć rękę na portach kurlandzkich,[12] wyzyskując dogodny moment, gdy dogasał już stary książę kurlandzki, Jakub, a brakło godnych mu następców.

Nowych powodów do obaw dostarczyły Pacom plany dynastyczne Sobieskiego. Król pragnął wtedy syna swego Jakuba ożenić z Ludwiką Karoliną Radziwiłłówną, córką zmarłego w r. 1669 osławionego Bogusława, i wprowadzić w ten sposób królewicza w posiadanie ogromnych dóbr księżniczki na Litwie. Plany te pokrzyżował zresztą opiekun księżniczki (na mocy testamentu Bogusława Radziwiłła), elektor Fryderyk Wilhelm, wydając Radziwiłłównę w styczniu 1681 r. za swego syna, margrabiego Ludwika Hohenzollerna. Zamiast Sobieskiego tedy fortunę radziwiłłowską obejmował Brandenburczyk. Teraz ekspansja domu Hohenzollernów zagrażać zaczęła już wprost Litwie; na jej terytorium budować się miała przyszła potęga Prus.[13] Podczas gdy dotychczas Fryderyk Wilhelm kierował swą zaborczość głównie ku Prusom Królewskim, teraz zwracał swe dążności ekspansywne w stronę Litwy. Liczył w tej akcji na poparcie dysydentów litewskich, na swe zażyłe stosunki z Pacami i Ogińskimi. Wiedział wreszcie, że czujność opinii litewskiej na niebezpieczeństwo z tej strony jest uśpiona; że Litwa przywykła widzieć w elektorze spokojnego i przyjjaznego sąsiada. Fryderyk Wilhelm pragnął zebrać owoce spuścizny duchowej Bogusława Radziwiłła, namiestnika elektorskiego w Królewcu w latach 1657 — 1669, który tak wiernie wysługiwał się Hohenzollernom a w testamencie uczynił elektora opiekunem swej jedynej dziedziczki, torując mu w ten sposób drogę do ekspansji na Litwę.

Jan III próbował przecież podjąć teraz walkę z Hohenzollernem i nie dopuścić go do dóbr litewskich. Dwór polski starał się tedy otworzyć oczy szlachcie Korony i Litwy na niebezpieczeństwo brandenbursko - pruskie. Z jego inicjatywy biskup kijowski, Andrzej Chryzostom Załuski, ujął pióro i nie ujawniając swego autorstwa podał do wiadomości braci szlacheckiej *Pewną przestrogę o księciu Ludwiku, synu kurfirsta brandenburskiego*.[14] Przypominał, „jako ten ciężki sąsiad... podczas wojny (szwedzkiej) Wielkopolskę i Sieradz po sam Wieluń z biskupstwem warmińskim sobie *imperium* uczyniwszy, przeciw nam ligi uzurpował, przez traktaty *supremitatem* Prus... wymusił, tak teraz chce uczynić zamach na W. Ks. Litewskie, chce osiąść blisko granic moskiewskich i na pograniczu szwedzkim“. Ułatwi to ogromnie elektorowi podsycanie zamętu wewnętrznego w Rzplitej: „Przywiąże się do każdego malkontenta naszego, będzie nam sejmiki i sejmy mieszał, gdy Rzplita w największej będzie toni, będzie ją zawsze za gardło chwytał. Wszak za świadectwo stanie zajechany podczas sieroctwa naszego *sub interregno* (1668) Drahim“. Jeżeli przyzna się Hohenzollernowi indygenat i „wprowadzi *in viscera sua* ten dom,... toć będzie brandenburskie *praesidium*

[10] *Votum apologeticum* St. Wydzgi, druk. w 1683 r.

[11] Piwarski K., *Kwestja bałtycka na Litwie w drugiej połowie XVII w.*, j. w.

[12] Piwarski K., j. w.

[13] Schiemann T., *Luise Charlotte Radziwill, Forschungen zur brandenb. u. preuss. Geschichte*, 1890, t. III.

[14] *Praecautio anno 1680 edita*, Załuski A. Chr., *Epistolae histor. — famil.* I₂. Tekst polski współcz. w rkp. Biblioteki Jagiell. 5656, II.

wprzód w Siebieżu, na pograniczu moskiewskim, potem w Słucku, w Kopylu, *in visceribus* W. Księstwa Lit., będzie w Birżach w Księstwie Żmudzkim... i tak już nie tylko *in Prussia,* ale się będzie pisał *in Magno Ducatu Lithuaniae dux, vix non magnus*". Mieszać się będzie... w nasze traktaty z Moskwą, w przyjaźni i ligi". Wyniknie stąd również niebezpieczeństwo dla handlu Rzplitej. Elektor bowiem zagarnie bieg Niemna, „z Duńczykiem, Holendrami i Anglią traktuje, aby mógł *instituere societatem mercatoriam in mari Baltico*, której *sedes* Kołobrzeg, Piława, Królewiec i Memel (Kłajpeda)". Ostrzegał wreszcie Załuski szlachtę przed dalszymi jeszcze zakusami Hohenzollernów na całość i suwerenność Rzplitej. „Niechajże tedy już każdy *civis* ojczyzny uważy, jako na dyskrecji tego domu będziemy? i jako są *vasti cogitatus* tego sąsiada? któremuśmy kiedyś *tutoriam Ducatus Prussiae* nieostrożnie oddali, a teraz, jeżeli się nie spostrzeżemy, wpadniemy w jego tutorią czy kuratelę".

O ile wiadomo, ten głos przestrogi nie znalazł oddźwięku w opinii litewskiej. Wśród szlachty koronnej natomiast wzburzenie przeciw kurfirstowi było znaczne. Na sejmie 1681 roku głośno było o różnych pomysłach ukarania Radziwiłłówny (przez pozbawienie jej dóbr), a nawet odwetu na elektorze.[15] W Berlinie obawiano się poważnie, by podatki na wojnę z Turcją nie były przez dwór polski wyzyskane do zbrojeń przeciw elektorowi. Nie myśleli jednak udzielać poparcia podobnym planom magnaci litewscy, Pac, Ogiński czy Sapieha. Chodziło im jedynie o odszkodowanie pieniężne ze strony Hohenzollernów, dla zaspokojenia ich pretensyj do dóbr Radziwiłłówny. Zresztą gotowi byli popierać sprawę elektora. Gdy w końcu dyplomacja brandenburska uznała, że najlepiej w ówczesnej sytuacji nie dopuścić do uchwalenia podatków i sejm zerwać, narzędziami jej, sprawcami zerwania byli poseł wielkopolski, Przyjemski, i litewski, Dąbrowski. Opozycja polsko-litewska przekonywała opinię kraju, że polityką dworu kierują wyłącznie motywy dynastyczne i dążności absolutne: „Trzeba Brandenburczyka wojować i zabawić — głosił paszkwil współczesny — aby przed Rzplitą nie stanął i przy nas się nie opierał, kiedy nas dwór osiodłać zechce. Nie trzeba to sobie lekce ważyć. Trzeba dworowi pretekst sobie do Brandenburczyka urobić o dobra księżniczki Radziwiłłówny. Nie trzeba to rozumieć, aby to z serdecznej miłości ku Radziwiłłom i Rzplitej być miało, ale... aby się jako właśnie w Polsce tak i w Litwie wzmocnić i dom swój nad wszystko osadzić".[16] Przed domem Sobieskiego zamykało możnowładztwo litewskie dostęp do Wielkiego Księstwa, ścieląc jednocześnie drogę ekspansji Hohenzollernów w głąb Litwy.

Argumenty powyższe łatwo wpadały do uszu szlachty i urabiały opinię w duchu dla polityki dworskiej nieprzyjaznym. Gdy przy tym Brandenburgia miała w tym czasie poparcie Francji, nie pozostawało Sobieskiemu nic innego, jak podjąć układy z elektorem. Ludwik Hohenzollern wszedł tedy w posiadanie dóbr radziwiłłowskich na Litwie. Polityka domu Hohenzollernów miała teraz na celu stopniowe, ale trwałe związanie tych ziem z kompleksem terytorialnym brandenbursko - pruskim w jedną całość; dla margrabiego Ludwika chciał Fryderyk Wilhelm jednocześnie stworzyć tak silną pozycję w Rzplitej (miał mu też oddać w zarząd lenno Rzplitej, Bytowo i Lębork), by mógł sięgnąć w przyszłości po koronę polską. Stosunki elektora z przodującym na Litwie po Pacach domem Sapiehów były tak bliskie, poparcie elektorskie dla tych nowych faktycznych panów Litwy tak cenne, że z tej strony niczego nie potrzebowali się Hohenzollernowie obawiać.[17] Opinia litewska, którą urabiali głównie Sapiehowie, była nadal życzliwie nastrojoną wobec domu brandenburskiego.

Dopiero śmierć margrabiego Ludwika (w r. 1687) przecięła te litewskie plany Hohenzollernów. Wtedy zaś współdziałanie Sapiehów z elektorem Fryderykiem Wilhelmem i jego następcą, Fryderykiem III, szło w tym kierunku, by starania Jakuba Sobieskiego o rękę księżniczki-wdowy zniweczyć. Woleli Sapiehowie, by dobra Radziwiłłówny przeszły w ręce innego, szczęśliwszego od królewicza Jakuba konkurenta do ręki Ludwiki Karoliny, księcia Karola Neuburga, niż Sobieskich. Wtedy to Sapiehowie, podobnie jak przedtem Pacowie, krzyżowali skierowane przeciw elektorowi ponowne „plany pruskie" Jana III (1688/9); grę zaś mieli w tym czasie łatwiejszą, gdyż Szwecja była wtedy w sojuszu z Brandenburgią. Gdy zaś w latach następnych istniało pewne prawdopodobieństwo, że Francji uda się przeciągnąć Szwecję na swą stronę i skłonić do ataku na elektora (misja Béthune'a do Szwecji 1691/2 r.), wtedy podskarbi litewski, Benedykt Sapieha, zapewniał posła brandenburskiego, że brat jego, hetman Kazimierz Sapieha, nie dopuści do przemarszu Szwedów przez Żmudź do Prus Książęcych[18], tak jak to próbował uczynić Pac w roku 1678.

Michał Pac pozostawił też w spadku rodom magnackim, kierującym po jego śmierci życiem politycznym Litwy, tradycję dobrych stosunków z Moskwą. Marcjan Ogiński oraz

[15] *Urkunden u. Aktenstücke zur Geschichte des Kurfürsten Friedrich Wilhelm v. Brandenburg,* 1926, t. XXII, passim.

[16] *Przestroga do sejmików.* Pismo ulotne w rkp. Muzeum Czartoryskich 419, str. 347.

[17] Piwarski K., *Sprawa pruska za Jana III Sobieskiego 1688/9*, Lwów, 1929.

[18] Odpisy z Geheimes Staatsarchiv w rkp., Biblioteki Ossolińskich 3003, str. 40.

Kazimierz i Benedykt Sapiehowie utrzymywali tedy bliski z nią kontakt, który przeradzał się nieraz wprost w zdradzieckie intrygi przeciwko królowi i Rzplitej. W czasie rokowań o wieczny pokój z Moskwą (1685/6) grożono ze strony litewskiej posłowi polskiemu, Grzymułtowskiemu, że jeśli poselstwo Rzplitej nie doprowadzi do rychłego pokoju z Moskwą, część Litwinów gotowa się poddać carowi: „w razie niedoszłego traktatu nie szablami, ale chlebem i solą witać będą Moskwę!“[19]

Oczywiście na stosunek magnaterii litewskiej do Moskwy zawsze miała wpływ obawa, że w razie wojny moskiewskiej przede wszystkim jej dobra byłyby narażone na zniszczenie.[20] Obawa ta nie może jednak wytłumaczyć w pełni polityki np. Sapiehów, którzy pod koniec rządów Jana III myśleli nawet o pewnym wyodrębnieniu się od Polski i uzyskaniu godności książęcej, wszystko to w oparciu właśnie o Moskwę![21] Wobec tej ich polityki rozumne plany Sobieskiego, który pragnął zbliżyć Polskę do Szwecji i stworzyć w ten sposób tak pożądany dla tych państw na przyszłość sojusz obronny przeciw Moskwie, nie znalazły na Litwie zrozumienia.

IV

Nieustanna walka opozycji litewskiej z Janem III, stałe krzyżowanie wszystkich jego planów politycznych, przeciwstawianie się jego polityce bałtyckiej, zmusiło króla do podjęcia walki z oligarchami litewskimi. Bacznie śledził Sobieski stosunki litewskie, obliczał siły klienteli Paców, zachęcał do organizowania się ich przeciwników — Sapiehów, Połubińskiego, Michała Radziwiłła. Śmierć Michała i Krzysztofa Paców (w latach 1682 — 1684) położyła zresztą kres wielkości tego domu.[22] Teraz na Litwie doszedł do największego znaczenia dom Sapiehów, poparty przez króla przeciw Pacom. Zawiódł się jednak Jan III zupełnie, gdyż Sapiehowie poszli w ślady Paców prowadząc ich politykę, rządząc się na Litwie wszechwładnie, tyranizując szlachtę, tłumiąc słabe objawy sprzeciwu innych możnych rodów litewskich: dom Sapiehów przywłaszczył sobie na Litwie prawo „wiecznej dyktatury“ — jak pisał współczesny pamiętnikarz.[23] Jan III nie myślał jednak biernie przyglądać się tyranii sapieżyńskiej na Litwie i cierpieć ich zmowy z Brandenburgią, Moskwą i cesarzem. Nadal wysuwał przeciwko nim inne, antagonizujące z nimi rody litewskie, a gdy to nie dało pożądanych wyników, pobudził do walki z oligarchią sapieżyńską szersze sfery szlachty litewskiej.[24] Walki tej nie zdołał Jana III przeprowadzić, wskazał tylko następcy swemu skuteczną drogę do zwalczenia potęgi Sapiehów. Sam stojąc już nad grobem pocieszał się: *Veniet fortior post me!*[25] W istocie walkę tę z Sapiehami podjął i przeprowadził August II bez skrupułów i brutalnie, a dzięki temu skutecznie.

V

W dobie bezkrólewia 1696—1697 Sapiehowie, zagrożeni już poważnie przez ruch szlachecki na Litwie, duże nadzieje łączyli z osobą przyszłego króla: za cenę poparcia zabiegów elekcyjnych jednego z kandydatów i przeprowadzenia jego wyboru spodziewali się pozyskać sobie w przyszłym władcy Polski sojusznika w walce ze swymi wrogami na Litwie. Słuchając, jak zwykle, rad z Berlina, sprzyjali zrazu kandydaturze księcia Ludwika badeńskiego, zalecanego przez elektora brandenburskiego. Następnie jednak uznali, że większe szanse ma kandydat francuski, książę Conti — a zachęciła ich do tej decyzji hojność posła francuskiego, opata de Polignac, który nie szczędził złota dla utorowania reprezentantowi domu Burbonów drogi do polskiej korony. Przeciw kandydaturze Contiego wystąpiła jednak Moskwa, Austria i Brandenburgia. W walce o tron zwyciężył poparty przez te państwa, zgodne w postanowieniu niedopuszczenia do sukcesu Francji na elekcji w Polsce, elektor saski, Fryderyk August, koronowany król August II. Nowy władca postanowił zniszczyć potęgę Sapiehów na Litwie. Grę miał o tyle łatwiejszą, że Sapiehowie byli teraz zupełnie pozbawieni tego poparcia za granicą, na którym opierali swe sukcesy w walce z Janem III. August II miał za sobą i Brandenburgię i Moskwę; z tymi bowiem państwami łączyło go ścisłe porozumienie i wspólne plany polityczne. Sapiehom, przyciśniętym wtedy nader dotkliwie przez zwycięski, wspierany przez Augusta II ruch szlachty litewskiej, nie pozostało w końcu nic innego, jak szukać ratunku u Szwedów. Zagrożony przez Augu-

[19] Czołowski A., *Łzy Jana III, Księga ku czci O. Balzera*, t. I, str. 9. — O stosunku Marcjana Ogińskiego do Moskwy por. jego korespondencję: Malinowski M. — Przeździecki A., *Źródła do dziejów polskich*, Wilno, 1844 i *Archeograficzeskij Sbornik*, 1870, t. VII, str. 160. — Por. też Darowski, j. w., t. II, str. 543.

[20] Konopczyński Wł., *Dzieje Polski nowożytnej*, 1936, t. II, str. 123.

[21] Piwarski K., *Opozycja litewska pod koniec XVII wieku, Pamiętnik V Powsz. Zjazdu Histor. Pol. w Warszawie*, 1930, t. I, str. 263.

[22] Niezmiernie ciekawym przyczynkiem do ostatnich chwil i śmierci Michała Paca (w związku z czym papiery kompromitujące go spalono lub też ukrył je Marcjan Ogiński przy pomocy Jana Teodora Bernitza) jest list biskupa wileńskiego Mikołaja Paca do Jana III z 17. V. 1682 rkp. Geheimes Staatsarchiv w Berlinie, Rep. 141, D. 11. — Por. ponadto koresp. M. Paca w rkp. Bibl. Muz. Czartoryskich 410, 411, 418, 429. — Ważne listy Krzysztofa Paca w rkp. Bibl. Krasińskich 347.

[23] Otwinowski — Anonim, *Dzieje Polski za Augusta II*, 1849, str. 21.

[24] Piwarski K., *Opozycja litewska*, j. w.

[25] Matuszewicz M., *Pamiętniki*, t. I, 1876, str. 21.

sta II, który w sojuszu z Moskwą i Danią gotował się właśnie do ataku na Szwecję, młody król Karol XII udzielił Sapiehom swej protekcji.

W tych warunkach opinia litewska, zupełnie pochłonięta u schyłku XVII i na wstępie XVIII wieku walką między Sapiehami a szlachtą litewską, niezdolna była do trzeźwego poglądu na ówczesne zadania Rzplitej nad Bałtykiem. A dokonywały się tam, już w przededniu wojny północnej, rzeczy ważne. Ujawniła się w szczególnie jaskrawy sposób zaborczość Hohenzollernów (zajęcie Elbląga w r. 1698). Elektor Fryderyk III przybrał następnie tytuł króla Prus (1701), dając wyraz istotnym, tak niebezpiecznym w przyszłości dla Polski aspiracjom domu Hohenzollernów. Wystąpiła wtedy przeciw nim w Koronie silna fala wzburzenia, której wyzyskanie mogło wreszcie pozwolić na przeciwstawienie się zaborczości państwa brandenbursko - pruskiego i skierowanie polityki bałtyckiej na właściwe tory. Niestety August II, sojusznik Hohenzollerna, miał inne cele na oku i utopił ten zdrowy odruch narodu w odmęcie rozpętanej przez siebie burzy wojny północnej.

Na Litwie, nieczułej na niebezpieczeństwo grożące Rzplitej nad ujściem Wisły, wywołały wtedy żywsze zainteresowanie plany Augusta II odzyskania Inflant. Większość opinii litewskiej, nawet oddanej Augustowi (wrogiej Sapiehom), wojny ze Szwecją sobie nie życzyła. Niemniej, choćby dlatego, że Sapiehowie, naciskani przez swych wrogów, zwracali się o ratunek do Szwedów, obóz przeciwny tym skwapliwiej wiązał się z Augustem i jego polityką. Gdy Sasi ponieśli klęskę w Inflantach i Karol XII stanął u wrót Litwy, szukając tylko pretekstu do wkroczenia na ziemie Rzplitej w pościgu za Augustem, wtedy właśnie podjazdy przywódcy szlachty antysapieżyńskiej, Grzegorza Ogińskiego, podejmując utarczki ze Szwedami przyspieszyły pochód szwedzki w głąb Litwy.[26]

Stronnicy polityki Augusta II rozgłaszali, że wojna ta przyniesie Rzplitej rewindykację Inflant — hasło zawsze mile brzmiące w uszach szlachty litewskiej. Wypadki jednak przybrały obrót zupełnie inny. Losy potwierdziły słuszność przepowiedni, zawartej w piśmie „Szlachcica inflanckiego“ z r. 1677, rzuconej wtedy dla przekonania szlachty o pożytkach wojny ze Szwecją, a głoszącej, że jeśli Polska nie odzyska Inflant, wpadną one w ręce Moskwy. Potęga państwa carów, pisał wtedy rzekomy Inflantczyk, jest już Rzplitej ciężka: „lecz jako nierównie byłby (ten sąsiad) cięższy i potężniejszy, gdyby właśnie jako ze dwu strażnic, ze Smoleńska i z Inflant w wnętrzności nasze zaglądał“. Tylko że przy ówczesnej słabości Rzplitej droga do zabezpieczenia się od Moskwy wiodła nie przez rewindykację pozycji inflanckiej, która była dla Polski nie do utrzymania, i nie przez walkę ze Szwecją, lecz właśnie przez szukanie z nią prób porozumienia celem wspólnego przeciwstawienia się potędze moskiewskiej. Rozumiał to Jan III, lecz nie podzielała tego zrozumienia opinia kraju, szczególnie opinia litewska. Myśl odzyskania Inflant, snująca się wciąż na Litwie w drugiej połowie XVII wieku, nie miała realnych podstaw w ówczesnym układzie sił nad Bałtykiem. Łudzenie się zaś rewindykacją Rygi i Rewla, podsycane często świadomie przez Hohenzollernów, zmniejszało tylko czujność od strony zachodniej i przyczyniło się do osłabienia pozycji Rzplitej nad Bałtykiem, na decydującym dla bytu państwa pobrzeżu między Wisłą a Niemnem.

[26] Olszewski J., *Abrys domowej nieszczęśliwości,* 1899, str. 17. — *Pamiętniki* Krzysztofa Zawiszy, 1862, str. 212.

J. HOLLAND ROSE (Cambridge)

WIELKA BRYTANIA I BAŁTYK

(1780—1812)

Byłoby rzeczą bezcelową kłaść nacisk na doniosłość stosunków handlowych Wielkiej Brytanii z krajami leżącymi na wschód od Bałtyku w czasach dawniejszych, gdyż wymiana towarów odbywała się na wielką skalę już od czasów dynastii Tudorów. Warto jednak zastanowić się nad głównymi powodami, które przyczyniły się do wzrostu obrotów po roku 1780. W tym właśnie okresie przewrót przemysłowy zaczął wywierać decydujący wpływ na producentów manufaktury i na wzrost ludności Anglii. Ograniczając się do rozpatrzenia przyrostu naturalnego mieszkańców, musimy zanotować cyfrę 11,54% w dziesięcioleciu 1760 — 1770, w porównaniu z 3,6% i 7,28% w dwóch poprzednich dekadach. Ta wysoka stopa przyrostu nie utrzymała się w okresie po roku 1770, gdyż przypadają nań długie wojny, lecz mimo to zdecydowanie przekroczyła prawie zupełnie zastojowe czasy wczesnego osiemnastowiecza.

Jeszcze bardziej zadziwia przyrost ludności podczas wojen napoleońskich, wahający się koło 15% w latach 1801—1815 i 1821.[1] Nigdy przedtem ani potem nie obserwowano czegoś podobnego podczas wojny. W tym właśnie fakcie, udokumentowanym przez wykazy wpływów podatkowych ciągle wzrastających w latach 1801—1814, leży ukryta potężna przyczyna, dla której niepowodzeniem skończyła się próba Napoleona, by przez system kontynentalny unieruchomić handel Anglii. Nowy system fabryczny i władztwo jej nad morzami, połączone z rozdzielnictwem towarów kolonialnych, związało ją organicznie z życiem kontynentu i wyłączyło z pod jego wpływu handlowego.

W istocie lata 1780—1815, choć nacechowane częstymi wojnami, przyniosły dla Wielkiej Brytanii największy w ogóle rozkwit jej siły życiowej. Rozrost ten był przeważnie natury urbanizacyjnej. Okręgi wiejskie, niezbyt zbliżone do wielkich skupisk miejskich, przybrały mało na ilości mieszkańców lub nawet straciły pewien odsetek. Ten raczej jednostronny wzrost bardzo Anglię wzbogacił, lecz uczynił ją zależną od obcych krajów produkujących środki żywności. Sprawa to arcyważna dla należytego zrozumienia stosunków anglo - bałtyckich w tym okresie. Anglia wytwarzała wtedy więcej fabrykatów i panowała nad dowozem kolonialnym, ale potrzebowała jednocześnie więcej zboża i drzewa niż przed r. 1780. Dlatego to Anglia i kraje nadbałtyckie ze swym zbożem i budulcem drzewnym stanowiły wzajemne organiczne uzupełnienie. Fakt ten jest oczywiście znacznie mniej widoczny dzisiaj, kiedy większość angielskiego importu zboża przypada na Amerykę Północną. Dostawa ta datuje się jednak dopiero od r. 1800 i zapoczątkowanie jej miało swą przyczynę głównie w przerwaniu dowozu bałtyckiego podczas zbrojnej neutralności i wojen napoleońskich.

Z drugiej strony, Polska i Litwa znajdowały się w latach 1770—1815 w rozprzężeniu i prawie zupełnym chaosie, gdyż były to przecie lata trzech kolejnych rozbiorów Polski, powstań politycznych i częstych niszczących wojen. Wskutek tego naturalne bogactwo krajów nad Wisłą i Niemnem było zahamowane lub zmiecione z powierzchni ziemi. Tym niemniej w pewnych odstępach czasu produkcja zboża i drzewa odbywała się jak w okresach poprzednich, a nigdzie w Europie nie było towaru równie wysokiej jakości i równie chętnie wyspom brytyjskim dostarczanego. Chociaż zacofana pod względem przemysłowym, nizina nadwiślańska przodowała w uprawie zboża. Produkowana tam pszenica była z odmiany twardych, które młynarze angielscy wysoko cenili. „Najlepsza gdańska“ osiągała stale najwyższe stawki na Mark Lane i na innych angielskich giełdach zbożowych. Drzewo z nad Bałtyku miało też wysoką markę pośród wszystkich dostaw tej branży. Ponieważ jednak miejsce pochodzenia nie zawsze było wyszczególnione, nie można dziś stwierdzić, w jakich ilościach towar ten nadchodził z Gdańska, Kłajpedy, Rygi lub Skandynawii. Wobec tego, że drzewo jest produktem o wielkiej objętości, łatwiej je usunąć z rynku podczas wojny niż inne towary lżejsze a kosztowniejsze. Dlatego w czasie długiej wojny z Francją drzewo zagraniczne zostało zastąpione przez produkt z kolonii, tj. z brytyjskiej Ameryki

[1] E. R. Porter, *Progress of the Nation*, str. 8—14.

Północnej, jak to wykazuje następujące zestawienie:[2]

Rok	Ładunków	
	z kolonii	z zagranicy
1801	3.099	158.770
1811	152.282	124.766

Należy jednak zauważyć, że podczas zbrojnej neutralności r. 1780 i 1800 bardzo mało drzewa dostawiono z Bałtyku do Anglii, a zakupy kierowano wówczas do Kanady, Nowej Szkocji i Nowej Fundlandii. Armatorzy jednak i kupcy cenili wyżej towar bałtycki, jak to niżej wykażemy.

Jest rzeczą charakterystyczną, że kiedy Katarzyna II utworzyła w roku 1780 pierwszą Ligę Zbrojnej Neutralności, zadawała sobie niemało trudu, aby jej nie posunąć zbyt daleko. Ambasadorowi Jego Królewskiej Mości, Harrisowi, późniejszemu lordowi Malmesbury, oświadczyła dwukrotnie z wielką życzliwością: „Cóż wam zrobi ta cała neutralność, a raczej nicość zbrojna... Jestem przyjaciółką Anglii, zarówno ze skłonności, jak i z interesu“.[3]

Ostatnie słowa pokazują, jak wielką wagę przywiązywała cesarzowa do handlu z Wielką Brytanią, i to też tłumaczy, dlaczego, gdy w roku 1780 padło słowo: wojna, ustały jej wysiłki, żeby zmusić Anglię do zgody na jej żądania. Motyw handlu pojawił się powtórnie w podobnym załagodzeniu zatargu angielsko-rosyjskiego w r. 1791. Niemieckie wychowanie Katarzyny kazało jej przywiązywać wielką wagę do prowincyj bałtyckich, których kierownicze sfery, zarówno baronowie, jak kupcy, wywodziły się z Niemców. Oficjalna brytyjska lista handlowa dla portów bałtyckich za rok 1790 wyjaśnia powód: dwie piąte ich eksportu szło do Anglii, a zysk ich z tej racji obliczano na 7.380.111 rb, w porównaniu z 2.278.000 rb z reszty krajów. Drugi dowód, cytowany przez niżej podpisanego w jego *Życiu Pitta* (t. I, rozdz. 26), wykazuje również wagę handlu angielsko-rosyjskiego. Skutki tego pokazały się w r. 1791, kiedy Fox i Burke, stanowiący opozycję w parlamencie, doznali zdecydowanego poparcia ze strony angielskich kół kupieckich, gdy chcieli udaremnić wysiłki Pitta, próbującego zaszachować Rosję w zatargu oczakowskim z r. 1791. Wskutek tego zamiar Pitta, żeby przyjść z pomocą Polsce w tej ciernistej chwili jej losów, spełzł na niczym. Plan Polski, by rozszerzyć lub bodaj utrzymać na dotychczasowej stopie swój handel na Morzu Czarnym, stracił realną podstawę. To samo stało się z usiłowaniem Pitta, aby rozszerzyć trójprzymierze z roku 1787 przez przyjęcie Polski, Turcji i być może Szwecji do obronnej ligi przeciw Rosji. Zwycięstwo Katarzyny osłabiło wszystkich jej sąsiadów i utorowało drogę do drugiego i trzeciego podziału Polski. Również Prusom zostawiono wolną rękę w ostatecznym zdławieniu polskiego portu i przygotowaniu zamachu na Gdańsk w roku 1793[4].

Nabytki Rosji i Prus z tytułu rozbiorów Polski oddały w ich ręce kontrolę nad polskim drzewem i zbożem. Wzmogła się przez to ich siła handlowa w stosunku do Anglii, a również zasadnicza potrzeba i chęć utrzymania z nią stosunków pokojowych.

Przywóz bałtyckiego zboża i drzewa do Anglii (o Irlandii nie mówimy, gdyż była samowystarczalna co do głównych surowców żywnościowych) dał powód do często powtarzanego twierdzenia, że Rosja była naturalnym sprzymierzeńcem Wielkiej Brytanii. Ta ostatnia bowiem przywoziła z basenu bałtyckiego więcej towarów niż ich tam wywoziła, gdy w Anglii panowały nieurodzaje. I tak w roku 1800, kiedy przeciętna cena pszenicy angielskiej wynosiła ponad 110 szylingów za ćwierć cetnara (czyli dwa razy tyle, co w latach 1780—1789), przywóz z zagranicy był bardzo wielki, z czego 47% wyładowano z Gdańska, Elbląga i Królewca, przy czym z samego Gdańska 34% całej sumy.[5] W roku 1801, kiedy cena pszenicy w Anglii podskoczyła na 115 szylingów, przywóz jej z portów bałtyckich nabrał jeszcze większego znaczenia. Ten wzgląd nie pozostał oczywiście bez wpływu na decyzję młodego cara Aleksandra I, zawierającego rychło pokój z Wielką Brytanią, gdy Nelson i Parker przez swe zwycięstwo pod Kopenhagą udostępnili Bałtyk brytyjskiej flocie i brytyjskiej wymianie towarowej. Walka między najważniejszymi producentami zboża i drzewa a ich najlepszymi odbiorcami była absurdem; zawarcie pokoju stanowiło życiową konieczność dla obydwu stron. Cała dostawa pszenicy dla Wielkiej Brytanii dosięgła w r. 1801 cyfry 1.396.000 ćwierćcetnarów; wszystko nabyto po bardzo wysokiej cenie. Jasną jest rzeczą, że państwa nadbałtyckie chwaliły sobie rynek angielski, gdyż bilans kształtował się stanowczo na ich dobro.[6]

Zatarg angielsko-francuski z maja r. 1803 spowodował rychłe zajęcie północno-zachodnich Niemiec przez wojska Napoleona i nawet Wolne Miasto Hamburg musiało zawiesić handel z Anglią. W odpowiedzi na to rząd angielski zamknął wszystkie wybrzeża, na których ogłoszono embargo na towary angielskie. To zarządzenie zaciążyło bardzo ujemnie na

[2] E. R. Porter, ibid., str. 587.
[3] *Diaries of the Earl of Malmesbury*, t. I, str. 355—359.
[4] Prof. Dembiński, *Recueil des documents concernant le 2-me et le 3-me partage de Pologne.*
[5] J. J. Oddy, *European Commerce*, 1805, str. 234—252.
[6] Porter, ibid., str. 137. — Oddy, ibid., str. 455.

portach Bremy i Hamburga, które ostatnio obsługiwały handel holenderski. Istotnie ruch handlowy przeniósł się obecnie do portów duńskich, szwedzkich i pruskich, jak to wynika z następujących danych, dotyczących liczby i miejsca przeznaczenia statków opuszczających porty angielskie od r. 1806.[7]

Kraj	Ilość statków
Dania i Norwegia	1374
Indie Zachodnie	652
Niemcy	618
Rosja	591
Stany Zjednoczone	538
Holandia	455
Brytyjska Ameryka Północna	343
Szwecja	318
Portugalia i Madera	311
Prusy	216
Afryka	170

Ilość okrętów kierujących się do innych krajów była mała, do Gdańska np. szło tylko 6 jednostek. Cyfry dla Gdańska wliczono prawdopodobnie do statystyki Prus, które wtenczas nim rządziły. Pozycja Niemiec obala twierdzenie Oddy'ego, że Hamburg i Brema były już prawie zupełnie zrujnowane. Ruina ich stała się faktem po roku 1806, ponieważ system Napoleona działał ze szczególną bezwzględnością wobec państw małych, będących pod jego władzą.

Nie jest rzeczą możliwą wchodzić w szczegóły samego systemu, wyjąwszy to, że w roku 1807 i w następnych latach rozszerzył go Napoleon na Rosję, Prusy i nowopowstałe Księstwo Warszawskie. Anglia próbowała zupełnie błędnie w tymże roku zmusić Danię do przejścia na swą stronę, co rzuciło ją w objęcia Napoleona, choć ten w roku 1808 popełnił jeszcze większy błąd w stosunku do Hiszpanii i Portugalii, które stanęły po stronie Anglii i otworzyły swoje porty dla jej statków. Do roku 1810 opanowała ona resztę kolonii francuskich i holenderskich i miała kontrolę nad wszystkimi towarami kolonialnymi i tropikalnymi. Na próżno więc starał się Napoleon w drugiej połowie 1810 roku wykluczyć handel angielski z kontynentu bardzo surowymi zarządzeniami i przez przyłączenie Holandii i północno-zachodnich Niemiec do swoich terytoriów. Towary brytyjskie i kolonialne znajdowały dostęp do Europy różnymi drogami, nawet przez tak oddalone porty, jak Göteborg i Saloniki.[8] Posiadając takie pozycje jak Anhalt, Helgoland, wyspy kanału La Manche, Malta i niektóre wyspy adriatyckie, była Anglia w możności przerwać system kontynentalny w bardzo wielu punktach. Kiedy jesienią r. 1810 Napoleon zmusił Rosję i Szwecję do wprowadzenia surowych środków przeciw handlowi angielskiemu, kupcy angielscy opuścili na pewien czas wody Bałtyku, ażeby posługiwać się pośrednictwem Göteborga, Helgolandu i innych miejscowości. Powikłany sposób udzielania licencyj przemysłowych pozwalał przedsiębiorcom francuskim i sprzymierzonym na obchodzenie ustaw napoleońskich już to przez opłacanie wysokich kar, już to przez przekupywanie urzędników.

Nacisk francusko - rosyjski na Szwecję skłonił ją do przyłączenia się do wojny przeciw Anglii, lecz nigdy nie prowadzono oryginalniejszej walki. Żadna strona nie chciała walczyć. Admirał James Saumarez, który pod flagą swojej *Victory* poprowadził angielską flotę na Bałtyk, dał do zrozumienia, że jego okręty nie otworzą pierwsze ognia.[9] Szczególny wypadek wydarzył się podczas jego powrotu do Bełtu w październiku 1810 r. na czele ogromnej flotylli handlowej. Marszałek Bernadotte, właśnie wybrany na następcę tronu szwedzkiego, dostał pozwolenie na przejazd statkiem z Danii do Szwecji opodal tej wielkiej siły morskiej. Oświadczył on później, że scena ta zrobiła na nim niezatarte wrażenie, zwłaszcza kiedy siedem angielskich okrętów liniowych i sześć fregat prowadziło ten wielki konwój na północ nie zważając na nieprzyjaciela, zajmującego pobliskie wybrzeża. Jeszcze bardziej musiał się dziwić królewski następca tronu, gdy się dowiedział, że handel Göteborga, zaopatrującego kontynent w towary angielskie i kolonialne, robi błyskawiczne postępy.

Zdarzyło się, że rok 1810, który był świadkiem zupełnej przewagi angielskiej na morzu, był równocześnie okresem prawie głodu dla Anglii. Dlatego to potrzebowała ona zboża bałtyckiego bardziej niż kiedykolwiek — fakt, który wyjaśnia obecność tak wielkiej ilości statków na wodach Bałtyku w październiku, jak to zanotowaliśmy wyżej. W istocie, przywóz pszenicy kolonialnej i zagranicznej wyniósł tego roku 1.191.000 ćwierćcetnarów.

Tymczasem import pszenicy amerykańskiej i kanadyjskiej wzrastał stale. Nie od rzeczy będzie porównanie go z przywozem bałtyckim w roku 1802, oznaczającym pokój i pełnię dla Anglii, i w latach następnych, zbiegających się z wprowadzeniem systemu kontynentalnego, aż do dwóch lat jego upadku, które — na szczęście dla Anglii — przypadły na lata wojny angielsko-amerykańskiej (1812—1814). Następująca tabela pokazuje nam

[7] *House of Commons Journals*, 1808, Apendix 42.

[8] Tarlé, *Kontinentalnaja Blokada*, t. I, str. 294, 310—311.

[9] Sir John Ross, *Life of Lord de Saumarez*, t. II, rozdz. 11—12. — Później pisał baron Platen, szwedzki mąż stanu, do Saumareza: „Gdyby Pan dał jeden strzał, kiedyśmy wypowiedzieli wojnę Anglii, wszystko byłoby skończone i Europa zostałaby ujarzmiona". Ibid., str. 294.

dziwne wahania w imporcie pszenicy do Wielkiej Brytanii w tym okresie czasu.[10]

Przywóz pszenicy do Anglii (1802—1814)
w ćwierćcetnarach

Kraje / Lata	Rosja	Polska i Prusy	Stany Zjedn. A. P.	Kanada
1802	8,025	334,830	1	1,125
1807	5,709	11,465	108,596	25,267
1810	58,126	296,757	34,829	22,969
1811	27,968	95,171	10,716	329
1812	50,957	9,062	180	22,378
1813	58,025	115,946	—	—
1814	58,575	154,043	—	—

Wzrost przywozu amerykańskiej pszenicy od r. 1802 do 1807 pokrył częściowo ubytek dostaw bałtyckich w tych latach. Spadek importu amerykańskiego w latach 1810—1812 był spowodowany prawdopodobnie przede wszystkim słabymi żniwami, a w latach 1812—1814 wojną angielsko-amerykańską, która odcięła równocześnie od Anglii także kanadyjską flotę handlową. Ubytek ten jednakże został wyrównany przez traktat angielsko - szwedzki i angielsko - rosyjski z czerwca 1812 roku. Układ ten otworzył wrota dla dowozu bałtyckiego w sam czas, żeby nie dopuścić do poważnego kryzysu żywnościowego w Anglii na jesieni roku 1812. Wyżej przytoczona statystyka wykazuje, że nawet w latach 1810 i 1811, kiedy Napoleon trzymał rękę na pulsie polityki handlowej Rosji, Prus i Polski, kraje te dostarczały poważnych zapasów pszenicy dla Anglii. Istotnie on sam częściowo faworyzował te dostawy ze swego kraju i z państw sprzymierzonych, prawdopodobnie w nadziei, że uda mu się nadszarpnąć zapasy złota Wielkiej Brytanii i umniejszyć jej kredyt. W roku 1812 zmusił Napoleon Prusy i Polskę do dostarczenia wielkiej ilości pszenicy dla Wielkiej Armii, mającej wkroczyć do Rosji. Krok ten wzbudził przeciwko niemu żal Prusaków, co znalazło swój wyraz w powstaniu na wiosnę 1813 r. Rzeczywiście system kontynentalny nakładał nieznośne ciężary na wszystkie państwa, które się znalazły w jego zasięgu.

Jest więc rzeczą naturalną, że Bernadotte stanął po stronie narodu, faworyzował tajemny handel Szwecji z Anglią i wreszcie zawarł przymierze z nią i Rosją przeciwko Napoleonowi. Przeprowadził on długie, staranne studia ekonomii i to przekonało go o potrzebie zawarcia przez Szwecję ścisłych stosunków handlowych z Wielką Brytanią. Ponadto, jak długo flota Saumareza patrolowała na wodach Bałtyku, nie mogli Szwecji atakować ani Francuzi, ani Duńczycy. Handel jej zaś z kontynentem w dziale cukru i innych towarów podzwrotnikowych przedstawiał olbrzymie korzyści i wywołał niezmierny rozkwit portu Göteborga.[11] Dlatego Szwecja stała mocno na swym stanowisku nominalnego sprzymierzeńca Francji i rzeczywistego przyjaciela Anglii. I rzeczywiście dnia 2 maja 1812 roku stwierdził Bernadotte wobec Thorntona, posła Wielkiej Brytanii, że przyjaźń Szwecji z Anglią czyniła ją bardziej niezależną od Napoleona niżby to mogło uczynić przymierze z jakimkolwiek innym mocarstwem europejskim. Mimo to targował się długo i uparcie z Thorntonem i wymógł w końcu przyrzeczenie, że w nagrodę za pójście po linii polityki angielskiej i rosyjskiej otrzyma Szwecja Norwegię. Car Aleksander I uzgodnił w krótkim czasie warunki swoje ze Szwecją w tajemnym układzie z dnia 8 kwietnia 1812 roku, lecz opozycja ze strony jego frankofilskiego ministra Rumiancowa opóźniła podpisanie łącznego traktatu z Anglią w Örebro aż do dnia 18 lipca, to jest prawie o miesiąc od chwili, gdy wielka armia Napoleona wkroczyła do Rosji.[12]

Angielscy oficerowie floty wojennej powitali z radością nowych sprzymierzeńców, częściowo dlatego, że drzewo z Bałtyku było daleko lepsze i tańsze niż „zgniły towar z Ameryki", jak to określił kapitan T. Byam Martin.[13] Podczas długich podróży w cieśninie Kattegat i na wodach Bałtyku pod admirałem Saumarez, kapitan Martin zrozumiał w całej pełni, jaką wartość dla Anglii posiada zboże i drzewo nadbałtyckie. Oddał on niezłą usługę sprawie raz w pobliżu Gdańska, przeszkadzając swą lekką eskadrą wojskom francuskim i dostawom, by nie odpłynęły z tego portu na wybrzeże Litwy, drugi raz — pomagając Rosjanom w obronie Rygi na początku lipca, a więc w czasie kiedy alians angielsko-rosyjski nie był jeszcze sfinalizowany. Gubernator rosyjski, gen. Essen, określił zaszczytnie jego pomoc jako bardzo cenną i będącą na czasie.[14]

Tak na różnych drogach i różnymi środkami żywotne stosunki między Wielką Brytanią a krajami bałtyckimi przyczyniły się do odnowienia ich dawniejszych przymierzy i do odegrania w ten sposób ważnej roli w przygotowaniu wielkiego przełomu, który dokonał się w latach 1812—1813.

[10] *House of Commons Journals*, 1814—1815, Appendix XI.

[11] Por. Heckscher, *Merkantilismen*, 1931, str. 72, 180, 236.

[12] Autor niniejszej pracy ogłosił tekst najważniejszych depesz angielsko-szwedzkich z lat 1811—1812 w *Cambridge History of British Foreign Policy*, t. I, str. 589—599.

[13] *Journal of Sir T. Byam Martin*, Navy Records Society, t. II, str. 176.

[14] Ibid. t. II, str. 203—292.

BOLESŁAW LEITGEBER (Berlin)

UKŁAD O DARDANELACH A CIEŚNINY BAŁTYCKIE

ANALOGIE I RÓŻNICE POŁOŻENIA

Są w konfiguracji europejskiej dwa morza, których położenie geograficzne wykazuje wiele podobieństw: Morze Czarne i Morze Bałtyckie. Oba mają wspólny charakter morza zamkniętego *(mare clausum)*. Do obu dostęp z innych mórz otwarty jest jedynie drogą wąskich przesmyków. Sprawa opanowania cieśnin — zarówno bałtyckich, jak Morza Czarnego — była w ciągu wieków poważnym zagadnieniem politycznym w skali ogólnoeuropejskiej. Ich waga aktualna trwa po dziś dzień.

Prócz Turcji, która ma w swym posiadaniu dostęp do Morza Czarnego przez Dardanele i Bosfor, istnieją trzy państwa nadbrzeżne przy Morzu Czarnym: Związek Sowiecki, Rumunia i Bułgaria. Bałtyk posiada państw przybrzeżnych więcej: Danię, Rzeszę Niemiecką, Polskę, Litwę, Łotwę, Estonię, Związek Sowiecki, Finlandię i Szwecję — a zatem razem 9. Ta różnica cyfr wywołuje także odmienną konfigurację sił politycznych tu i tam. Dostęp do Morza Czarnego jest jeden (Dardanele i Bosfor), który posiada w swym ręku niepodzielnie Turcja. Inaczej jest z dostępem do Bałtyku. Trzy naturalne drogi wodne: Sund, Mały i Duży Bełt, zwane cieśninami duńskimi, nie są jedynym dostępem do Bałtyku z zewnątrz, odkąd w r. 1895 otwarty został Kanał Kiloński, przechodzący przez terytorium niemieckie. A zatem dwa państwa — Dania i Niemcy mają dziś w swym ręku klucz dostępu bałtyckiego.

Traktat pokojowy w Lozannie z 24 czerwca 1923 r. zniósł fortyfikacje w Dardanelach i stworzył z nich drogę morską o charakterze międzynarodowym. Podobnie stało się w r. 1919 z Kanałem Kilońskim, który na mocy traktatu wersalskiego stał się otwartą dla wszystkich narodów drogą wodną, przy czym umocnienia lądowe Niemiec musiały ulec rozebraniu. Co się tyczy cieśnin duńskich, to są one *de facto* również zdemilitaryzowane, choć w razie wojny ma Dania nieskrępowane prawo zakładania na swych wodach terytorialnych pól minowych.

TREŚĆ UKŁADU O DARDANELACH

W Montreux podpisany został 20 lipca 1936 r. układ w sprawie Dardanelów, który zmienia częściowo postanowienia traktatu lozańskiego z r. 1923 tyczące się komunikacji na tej drodze morskiej w czasie wojny i pokoju.

Artykuł 1 potwierdza i uznaje zasadę wolnego przejazdu i wolnej żeglugi w Cieśninie Dardanelskiej. Artykuły 2—7, stanowiące pierwszy rozdział układu, odnoszą się do statków handlowych i przyznają im w czasie pokoju całkowitą swobodę ruchu bez specjalnych formalności. Podczas wojny obowiązuje ta sama zasada swobody ruchu, o ile Turcja jest neutralna. Jeśli Turcja należeć będzie do stron wojujących, wówczas statki handlowe obowiązane są powstrzymać się od jakiejkolwiek pomocy na rzecz nieprzyjaciela Turcji.

Artykuł 10 zawiera postanowienia dla mniejszych statków wojennych w czasie pokoju. Lekkie jednostki marynarki wojennej (wyjąwszy łodzie podwodne), małe krążowniki i statki pomocnicze jakiejkolwiek narodowości mają w czasie pokoju swobodny przejazd przez cieśninę, bez żadnych opłat i ciężarów, byleby zostały zgłoszone 14 dni naprzód na drodze dyplomatycznej.

Dla cięższych jednostek wojennych istnieją inne przepisy. Mianowicie mogą one przekraczać cieśninę tylko wtedy, gdy należą do jednego z państw nadbrzeżnych Morza Czarnego. Maksymalny tonaż każdorazowo przepływającej floty nie może przekraczać 15 tysięcy ton. Dla statków państwa nadbrzeżnego istnieje możność przekroczenia powyższej cyfry maksymalnej, pod warunkiem, że są to statki liniowe jadące pojedyńczo, każdy w towarzystwie najwyżej 2 torpedowców.

Statkom podwodnym nie wolno w ogóle przeprawiać się przez Dardanele. Wyjątek stanowią łodzie podwodne państw nadbrzeżnych, o ile zostały nabyte za granicą i udają się na Morze Czarne na stałe leże, lub gdy jadą do doków na reperację. W tych wypadkach muszą płynąć po powierzchni, tylko za dnia.

Statki wojenne państw, nie będących mocarstwami nadbrzeżnymi Morza Czarnego, przebywać mogą na nim w czasie pokoju tylko do wysokości maksymalnego tonażu 30 tysięcy ton. Wszakże pobyt zagranicznej floty na Morzu Czarnym nie może trwać dłużej niż 21 dni.

Artykuł 19 mówi o wojnie. Jeśli Turcja jest państwem neutralnym, wówczas przepływ przez Dardanele jest w zasadzie wolny dla obcych statków wojennych, tak samo jak w czasie pokoju. Wzbroniony jest jednak przepływ mocarstwu, które jest stroną wojującą, przy czym wszakże istnieją wyjątki: udział któregoś państwa w akcji zbiorowej Ligi Narodów, lub też udzielenie pomocy państwu zaczepionemu na zasadzie paktu wzajemnej pomocy, obowiązującego Turcję i zarejestrowanego w sekretariacie Ligi w Genewie. Wszelkie akty nieprzyjacielskie ze strony mocarstw wojujących są na terenie cieśnin wzbronione.

W razie gdy Turcja jest stroną wojującą, ona sama decyduje o przepływie statków wojennych obcych mocarstw (art. 20). Wszakże zobowiązuje się Turcja w razie grożącej wojny uprzedzić generalnego sekretarza Ligi Narodów o swej decyzji (art. 21). Rada Ligi może wówczas większością głosów uznać decyzję Turcji za nieusprawiedliwioną, na wypadek czego rząd w Ankarze zobowiązuje się cofnąć swe zarządzenia.

Rozdział III układu dotyczy ruchu lotniczego. Przelot samolotów linij regularnych dozwolony jest według przedłożonego Turcji z góry planu, a przelot okolicznościowy dozwolony jest pod warunkiem zgłoszenia 3 dni naprzód.

Ostatni rozdział (IV) zawiera postanowienia natury ogólnej. Kompetencje komisji międzynarodowej cieśnin przejmuje rząd turecki, który przedkładać będzie roczny raport o ruchach statków wojennych w Dardanelach sekretariatowi Ligi Narodów i mocarstwom będącym sygnatariuszami niniejszego układu. Układ podpisany jest na przeciąg 20 lat.

UKŁAD W MONTREUX A INTERESY BAŁTYCKIE

Ostatni układ w sprawie Dardanelów jest aktem, który nie może być obojętny dla polityki bałtyckiej. Wypływa to z następujących okoliczności: 1. Układ dardanelski jest typem układu w sprawie nawigacji w cieśninach, zatem może być uważany za wzór dla ewentualnego układu w sprawie cieśnin bałtyckich. 2. Jednym z głównych państw korzystających z traktatu dardanelskiego jest Związek Sowiecki, którego rola na Bałtyku tym samym ulega przesunięciu, przez co układ sił politycznych w basenie bałtyckim również się zmienia. 3. Uznanie przez układ w Montreux zasady „swobody żeglugi w cieśninach“ ma znaczenie ogólnej zasady w prawie międzynarodowym, zatem pośrednio oddziaływa również na cieśniny bałtyckie.

Ad 1.

Dlaczego w ogóle istnieje układ w sprawie Dardanelów, skoro inne cieśniny nie znają tego rodzaju umów międzynarodowych o charakterze politycznym? Na pytanie to odpowiedzieć można tylko wskazaniem na sytuację państwa otomańskiego w XIX stuleciu, gdy wewnętrzna jego słabość, przy silnym nacisku politycznym Rosji carskiej, dopuściła do paktowania obcych mocarstw na temat statutu nawigacyjnego w Dardanelach. Klęska Turcji w wojnie światowej dopełniła reszty, tak iż traktat w Lozannie ustanowił normy międzynarodowe, ograniczające w tym zakresie prawa suwerenne republiki tureckiej.

Obecny układ dardanelski przedstawia typ umowy międzynarodowej na temat cieśnin w ogóle. Fakt, że doszedł do skutku przy współudziale wielkich mocarstw europejskich, mających tylko pośrednie interesy w obrębie Morza Czarnego, nasuwa przypuszczenie, iż układ w sprawie innych cieśnin nie byłby rzeczą niemożliwą, gdyby konstelacja polityczna była po temu korzystna.

Dotyczy to w równej mierze cieśnin duńskich, jak w ogóle cieśnin łączących dwa morza ze sobą. Zresztą istnieje dla Bałtyku precedens w postaci układu waszyngtońskiego z r. 1857, znoszącego za zgodą Danii cło pobierane w Sundzie przez komorę w Helsingör (Sundtold).

Układ polityczny w sprawie cieśnin duńskich mógłby mieć (równie jak układ dardanelski) za cel uregulowanie sprawy przepływu podczas wojny dla uniknięcia tego, by Dania sama decydowała o tej ważnej dla wojujących na Bałtyku sprawie. Jakkolwiek bowiem przypuszcza się, że neutralność Danii gwarantuje wszystkim państwom jednakowe traktowanie w obrębie cieśnin bałtyckich, to doświadczenie wojny światowej wykazało, że rachuby te są mylne. Dania w pierwszych dniach sierpnia 1914 r. do tego stopnia uległa presji rządu niemieckiego, grożącego zabarykadowaniem minami wylotów Bałtyku, gdyby Dania sama tego nie zrobiła, że rząd kopenhaski czym prędzej pozakładał w cieśninach miny, praktycznie odcinając Rosję od reszty mórz i uniemożliwiając flocie angielskiej przedostanie się na Bałtyk.

Zważywszy, że Dania jest krajem zbyt słabym, by mogła przeciwstawić się naciskowi jakiegoś mocarstwa, że więc w praktyce obowiązuje w cieśninach bałtyckich w razie wojny wola jednej ze stron wojujących, intere-

sy większości krajów nadbrzeżnych Bałtyku, zwłaszcza krajów niewmieszanych w wojnę, wymagałyby, by istniał międzynarodowy „statut cieśnin bałtyckich“, gwarantujący wszystkim krajom jednakowe traktowanie.

Pod tym względem układ o Dardanelach jest wzorem, który można przenieść na teren bałtycki.

Ad 2.

Przez układ dardanelski staje się Morze Czarne w pewnej mierze zamkniętym morzem państw nadbrzeżnych. Korzyści rządzenia się samemu w tym obrębie odczuje przede wszystkim Rosja, która, jako wielkie mocarstwo, najdotkliwiej odczuwała dotąd ingerencję na Morzu Czarnym innych konkurentów morskich.

Podczas gdy w czasie pokoju inne państwa mają tylko ograniczoną swobodę ruchu w Cieśninie Dardanelskiej i na Morzu Czarnym, statki sowieckie swobodnie mogą przepływać w obie strony, co każdej chwili zezwala Rosji na translokację floty czarnomorskiej lub bałtyckiej, bez jakichkolwiek ograniczeń natury międzynarodowej. Co prawda gdy Rosja jest stroną wojującą, zamknięte są dla niej również cieśniny tureckie. Ale układ zastrzega na innym miejscu, że Liga Narodów może postanowić inaczej. Zważywszy rosnącą rolę czynnika sowieckiego na terenie genewskim, ma zatem i tu Rosja Sowiecka widoki ingerencji po swojej myśli.

Ta swoboda ruchu statków sowieckich wzmacnia pośrednio siły rosyjskie na Bałtyku. Rosja, będąc przez układ dardanelski chroniona na Morzu Czarnym, może tym bardziej poświęcić się studiom ofensywy w obrębie Bałtyku. Już nieraz po wojnie światowej ponawiany ze strony Moskwy nacisk na rząd kopenhaski, teraz jeszcze się wzmoże. Wpędzi Danię między dwa potężne bloki: Sowietów i Niemiec. Z natury rzeczy rozpocznie się tedy na Bałtyku silniejsza jeszcze niż dotąd konkurencja niemiecko-sowiecka. Dla reszty państw nadbrzeżnych Bałtyku będzie to sygnał, by utworzyć jednolity blok przeciwwagi i wygrywać wzajemne przeciwieństwa Moskwy i Berlina. Ponieważ zaś trzecim mocarstwem, pragnącym wynieść z tego korzyści, będzie Anglia, wspomniany blok może zarazem paktować z Londynem.

Konstelacja polityczna na Bałtyku ulega przez układ dardanelski wyjaśnieniu.

Ad 3.

Układ w Montreux utrwala swobodę żeglugi w Dardanelach jako zasadę podstawową prawa narodów. Wyrażenie tego *expressis verbis* w pierwszym artykule układu ma znaczenie symboliczne dla analogicznych dróg wodnych w ogóle. Może to być precedensem przy umowach dla innych cieśnin.

Co się tyczy cieśnin bałtyckich, to dzieje ich są jednym ciągiem walk o swobodną żeglugę, przy czym państwa nadbrzeżne stoją frontem przeciw stróżowi cieśnin — Danii. Każdorazowo, gdy pojawiają się ograniczenia wolności ruchu, wzmaga się na nowo pragnienie trwałej gwarancji swobody cieśnin. Po ostatnich doświadczeniach z wojny światowej znowu tendencje te się rodzą, przy czym są one silniejsze u słabszych krajów nadbrzeżnych aniżeli u silniejszych, ponieważ słabszy radby liczyć na wsparcie z zewnątrz.

Utrwalenie zasady swobody cieśnin w układzie dardanelskim ośmielić może kraje dokoła Bałtyku do szukania podobnej gwarancji prawa międzynarodowego i dla cieśnin duńskich.

STANISŁAW KRYCZYŃSKI (Warszawa)

TATARZY LITEWSCY W WALKACH POLSKI I LITWY O BAŁTYK I ZIEMIE POMORSKIE

Na terenie trzech północno - wschodnich województw państwa polskiego istnieją od dawnych czasów kolonie Tatarów-muzułmanów, których liczba nie przekracza dziś 6000. Kolonie takie w liczbie znacznie mniejszej znajdują się także na terytorium Litwy (pod Kownem) i Białorusi sowieckiej (pod Mińskiem). Tatarów tych nazywa się pospolicie litewskimi z uwagi na to, że zamieszkują oni ziemie, które dawniej wchodziły w skład Wielkiego Księstwa Litewskiego, połączonego od r. 1385 unią z Polską. Geneza osadnictwa tatarskiego na ziemiach litewskich w XIV i XV w. jest w dużej mierze związana z polityką wielkich książąt Litwy wobec Zakonu Krzyżackiego i z zabiegami ich około zorganizowania skutecznej obrony granic północnych przed napadami Krzyżaków z Prus i kawalerów mieczowych z Inflant. Stąd też Tatarzy litewscy uczestniczyli we wszystkich niemal wojnach Litwy i Polski o ziemie pomorskie w szerszym tego słowa znaczeniu tj. zarówno o dzisiejsze Pomorze polskie, jak też o Żmudź oraz Inflanty.

W XIV w. Giedymin, Kiejstut i Olgierd w nieustannych walkach z Krzyżakami, najeżdżającymi Litwę, niejednokrotnie sprzymierzali się z Tatarami ze Złotej Hordy. Już wtedy niektóre posiłkowe oddziały tatarskie, zachęcone niewątpliwie przez tych książąt i obdarzone przez nich dobrami ziemskimi, osiadły na Litwie. W r. 1324 franciszkanie, którzy w celach misyjnych wyprawili się na Litwę, znaleźli tam między ludem autochtonicznym „Scytów, przybyszów z państwa jakiegoś chana, używających w modłach języka azjatyckiego".[1] Głównym jednak organizatorem osad tatarskich na Litwie był w. ks. Witold (1392—1430). On to, ceniąc żołnierskie zalety Tatarów, sprowadzał ich do swego kraju z całymi rodzinami i przyjmował licznych emigrantów ze stepów Złotej Hordy i Półwyspu Krymskiego, napływających na Litwę wskutek zamieszek wewnętrznych w Kipczaku. Tatarów tych osadzał Witold na swoich ziemiach, żądając od nich w zamian pełnienia służby wojskowej i uczestniczenia we wszystkich wyprawach wojennych. Kolonizacja ta dokonywana była z wyraźną myślą strategiczną[2]: chodziło o obronę żmudzkiego pogranicza (Żmudź w latach 1398-1411 znajdowała się pod panowaniem Krzyżaków) oraz ważniejszych grodów i zamków wewnątrz kraju (Troki, Kowno, Wilno, Grodno, Krewo itd.).

Zamieszki i rewolucje dynastyczne w Złotej Hordzie były dla Witolda, snującego plany założenia na wschodzie Europy wielkiego imperium, pretekstem do kilkakrotnych wypraw w stepy Kipczaku celem osadzania na tronie chańskim dogodnych dlań kandydatów.[3] W roku 1409 przybyła na Litwę liczna grupa emigrantów tatarskich z synem chana Tochtamysza, Dżellal - Eddinem na czele. Witold udzielił tym emigrantom swojej protekcji. W tym samym roku wybuchło na Żmudzi powstanie przeciw Krzyżakom i rozpoczęła się wojna Polski i Litwy z Zakonem N. M. P. W wojnie tej Polsce chodziło o odzyskanie zagrabionego sto lat przedtem Pomorza gdańskiego, Litwie o odebranie Żmudzi. Dżellal-Eddin, wywdzięczając się Witoldowi za opiekę, posiłkował swoim wojskiem armię litewską. Tatarzy jego (których liczbę historyk polski Długosz określa na 300, kronikarze krzyżaccy zaś wyolbrzymiają do 30,000) wraz z chorągwiami Tatarów - kolonistów wzięli udział w słynnej i rozstrzygającej bitwie pod Grunwaldem dnia 15 lipca 1410 r., przyczyniając się w końcowej fazie bitwy uderzeniem na tyły wojsk krzyżackich do świetnego zwycięstwa sprzymierzonej armii polsko - litewskiej. Po bitwie grunwaldzkiej Tatarzy wraz z Litwinami pustoszyli najazdami krzyżackie miasta na Pomorzu gdańskim i w Prusiech. Przypisywano im ze strony przeciwnej niesłychane okrucieństwa, ale było w tym bardzo wiele przesady, skoro głoszono nawet, że „Tatarzy

[1] L. Waddingi *Annales ordinis minorum ab a. 1208 ad a. 1540,* Lugduni, t. I, str. 459.

[2] A. Szyszman, *Osadnictwo tatarskie i karaimskie, Myśl Karaimska,* 1934, zeszyt 10.

[3] M. Żdan, *Stosunki litewsko-tatarskie za Witolda, Ateneum Wileńskie,* 1931.

ludzkim mięsem się żywią".[4] Znajdowali się Tatarzy i pod Malborgiem, stolicą ówczesną Zakonu, w czasie oblężenia tej twierdzy przez wojska polskie i litewskie. Gdy jednak wśród Tatarów i Litwinów grasować poczęła biegunka, Witold musiał odstąpić od oblężenia i z całym swym wojskiem powrócił na Litwę.[5] Wojnę zakończył pokój zawarty w Toruniu w r. 1411; nie przyniósł on jednak ani Polsce ani Litwie wielkiej korzyści. Wojna o dostęp do Bałtyku miała więc niebawem się odnowić.

Dżellal-Eddin z pomocą Witolda zdobył w Kipczaku kołpak chański (zresztą na krótko), ale część wojska, z którym przybył na Litwę, pozostała tu już na zawsze, pomnażając istniejące już kolonie tatarskie. Ruchy emigracyjne Tatarów z Kipczaku na Litwę odbywały się i w latach następnych, a pretendenci do tytułu chańskiego, popierani przez Witolda, uczestniczyli co pewien czas w walkach polsko-litewskich z Krzyżakami. I tak np. w wojnie litewsko-krzyżackiej, która rozpoczęła się w lipcu 1414 r., wziął udział brat Dżellal-Eddina, Betsub-Ułan, ogłoszony uroczyście przez Witolda w Wilnie chanem Złotej Hordy.[6] Stale natomiast wyruszali na wyprawy wojenne pod wodzą Witolda koloniści tatarscy z Litwy. Z listu komtura dynaburskiego do wielkiego mistrza Inflant z 25 kwietnia 1420 roku dowiadujemy się, że w tym czasie Witold, gotując się na wyprawę do Prus i Inflant, miał przy sobie 8 tysięcy Tatarów litewskich;[7] co prawda, cyfra to zapewne przesadzona. Po różnych wyprawach, walkach i ugodach Krzyżacy traktatem zawartym w r. 1422 zrzekli się na rzecz Litwy Żmudzi, Polsce zaś odstąpili Nieszawę.

Na pograniczach Polski i Litwy z krzyżackimi Prusami i Inflantami nastąpił okres pokoju aż do r. 1454 tzn. do wybuchu wojny 13-letniej o Pomorze. Wywołało tę wojnę powstanie Torunia, Gdańska, Elbląga i innych miast pomorskich oraz szlachty pruskiej przeciw panowaniu Krzyżaków. Utworzony w roku 1440 w Kwidzynie „Związek Pruski" opowiedział się za Polską i prosił króla Kazimierza Jagiellończyka, aby Pomorze, Polsce niegdyś wydarte, znów do macierzystego kraju przyłączył. Król, spełniając to życzenie, ogłosił przyłączenie Pomorza gdańskiego do Polski, nadał mu samorząd i rozpoczął wojnę z Krzyżakami. W wojnie tej ważne usługi oddali armii polskiej Tatarzy litewscy. Mianowicie w r. 1460 Jan Gasztołd, wojewoda wileński i Moniwid, wojewoda trocki, posłali królowi Kazimierzowi na pomoc przeciw Krzyżakom 8,000 jazdy, tj. pięć tysięcy szlachty litewskiej i trzy tysiące Tatarów, pod dowództwem namiestnika witebskiego Jana Chodkiewicza. Gdy w roku następnym (1461) król Kazimierz, odebrawszy Krzyżakom zamek i miasto Friedland, rozłożył się z wojskiem swoim pod Chojnicami i tu leżał bezczynnie obozem przez dni 15, część jego wojska z oddziałem 600 Tatarów litewskich spustoszyła ziemię krzyżackiego sprzymierzeńca, księcia szczecińskiego Eryka. W ciągu roku 1462 Polacy i Tatarzy litewscy niszczyli najazdami krzyżackie Pomorze, zwycięstwo zaś polskie pod Puckiem zdecydowało o powodzeniu całej kampanii. Kiedy król zjechał do Torunia, królową odprowadzali stamtąd do Nieszawy z jego rozkazu Tatarzy litewscy. Podczas oblężenia Nieszawy przez Krzyżaków, Tatarzy i Litwini, wypadając z miasta, ścierali się mężnie z nimi. W walkach nad Wisłą Tatarzy wystawiani byli, jak świadczą kronikarze, na czoło wojsk królewskich. Kronikarz Stryjkowski, opisując te walki, nadaje opowiadaniu swemu tytuł: *O porażeniu wojska krzyżackiego przez Polaków i Tatarów litewskich pod Nieszawą i Puckiem.*[8] Ostatecznie, wojna o Bałtyk, w której Tatarzy litewscy mają swoją chlubną kartę, zakończyła się pokojem, zawartym w Toruniu w r. 1466. Na mocy tego traktatu Krzyżacy zwrócili Polsce Pomorze gdańskie, ziemię chełmińską i ustąpili część Prus Wschodnich z Malborgiem i Warmią. Tym sposobem po 158 latach Polska odzyskała brzeg morski z ujściem Wisły, stając się dopiero teraz prawdziwym mocarstwem.

Krzyżacy, których potęga została raz na zawsze złamana i którzy spadli do rzędu lenników Polski, chcąc zrzucić z siebie tę zależność i odzyskać utracone ziemie, wzniecili jeszcze raz wojnę w latach 1519—1521. W wyprawie polskiej do Prus krzyżackich wraz z litewskimi oddziałami posiłkowymi uczestniczyły chorągwie Tatarów litewskich, złożone z 200 koni. We współczesnej pieśni niemieckiej o tej wojnie liczba Polaków i Tatarów wyolbrzymiona została do 30,000.[9] Była to już ostatnia wojna Zakonu Krzyżackiego z Polską. W kilka lat później (1525) nastąpiła sekularyzacja Prus krzyżackich, zaś wielki mistrz Zakonu Albrecht Brandenburski, zrzuciwszy habit zakonny, uznał jako świecki książę Prus zwierzchnictwo króla polskiego.

Tatarzy litewscy znaleźli się ponownie na terytorium Pomorza polskiego dopiero w przeszło pół wieku później. Tymczasem chorągwie ich chodziły na wyprawy do innej ziemi nadmorskiej, do Inflant, walcząc o ujście głównej arterii ziem wschodnich Rzplitej, rzeki Dźwiny, jak przedtem walczyły o ujście Wisły. Niejeden Tatar litewski poległ lub rany ciężkie odniósł w wojnie, jaką toczyła Litwa w latach 1560—1570 o Inflanty z carem mo-

[4] *Script. Rer. Pruss.*, t. III, str. 724.
[5] Żdan, l. c., str. 33—35.
[6] Ibidem, str. 38—39.
[7] Napierski, *Index Corporis Histor. Diplom. Livoniae.*
[8] Stryjkowski, *Kronika polska, litewska, żmudzka,* 1846, t. II, str. 261—263 (za Długoszem).
[9] T. Korzon, *Dzieje wojen,* 1912, t. I, str. 163.

skiewskim Iwanem Groźnym.[10] W nagrodę mężnej służby w czasie wypraw przeciw Moskwie do Inflant król Zygmunt August nadał Tatarom litewskim, posiadającym ziemię, dwa wielkie przywileje, równające ich ze szlachtą wyznania chrześcijańskiego: jeden w r. 1561, na prośbę Tatarów, którzy przyjechali z „posługi hospodarskiej" w Inflantach, drugi w roku 1568, podkreślający „wierność, cnotę i ochotę ich, którą oni w służbach ziemskich wojennych częstokroć okazują".[11]

Gdy po wyborze Stefana Batorego na króla polskiego Gdańsk nie chciał go uznać swoim panem (r. 1576), znów musiała Polska orężem wyrębywać sobie to okno na świat, jakim było dla niej zawsze ujście Wisły. Energiczny król Stefan rozpoczął wojnę ze zbuntowanym miastem, powołując do niej i Tatarów litewskich. Wezwał ich król do gotowości wojennej przeciw Gdańskowi uniwersałem z dnia 5 kwietnia 1577 r.[12] Nim jednak zebrało się pospolite ruszenie, kilka rot tatarskich odznaczyło się zarówno bitnością, jak pogardą śmierci, w zwycięskiej bitwie z wojskiem gdańszczan nad Jeziorem Lubieszowskim koło Tczewa na Pomorzu, stoczonej dnia 17 kwietnia tegoż roku. Były to roty Tatarów królewskich z Litwy (30 koni), hr. Andrzeja z Górki, kasztelana międzyrzeckiego (30 koni) i Temruka Petyhorca Tatarzyna (70 koni). Potem, w czasie oblężenia Gdańska przez wojska królewskie, 450 Tatarów litewskich, zbrojnych w szable i łuki, pilnowało drogi i mostu nad Radunią i oni to przepuszczali do króla posłów niemieckich. Nawet gdy oblężenie Gdańska i Latarni zostało (dnia 6 września 1577) zwinięte, Tatarzy owi wraz z węgierskimi hajdukami trapili mieszczan gdańskich, wpadając na mierzeję gdańską, odpędzając pasące się tam bydło i podsuwając się znienacka pod fortyfikacje miejskie.[13]

Tymczasem Iwan Groźny zajął Inflanty (1577), wobec czego Batory, poskromiwszy Gdańsk, musiał obrócić swe wojska przeciw Moskwie. Trzy wyprawy króla Stefana w głąb państwa moskiewskiego (1579, 1580 i 1581) miały właściwie za cel odepchnięcie Moskwy od Bałtyku. Bili się więc Tatarzy z Litwy w r. 1578 w Inflantach i uczestniczyli w wyprawach Batorego pod Połock, Wielkie Łuki i Psków, wsławiając się zwłaszcza udziałem w niezwykle śmiałym wypadzie dywersyjnym jazdy litewskiej poza Wołgę w r. 1581.[14] Na początku r. 1582 zawarty został 10-letni rozejm, w którym Polska prócz Połocka i innych grodów odzyskiwała niemal całe Inflanty, co oznaczało, że główny cel wojny został osiągnięty.

Odnowiły się boje o Inflanty z samym początkiem XVII stulecia, gdy prowincję tę opanowali Szwedzi pod ks. Karolem Sudermańskim czyli (od r. 1605) królem Karolem IX. W ciężkich tych walkach inflanckich Tatarzy litewscy jeszcze raz potwierdzili swoją sławę dobrych żołnierzy. W bitwie pod Białym Kamieniem dn. 19 września 1604 r. szczególnym męstwem wyróżniły się roty tatarskie Mahmeta Murzy, Ibrahima, Bogdana i Achmeta (ten ostatni zginął). Wychwalał tych Tatarów w liście do króla Zygmunta III sam hetman J. K. Chodkiewicz.[15] W słynnej bitwie pod Kircholmem dnia 27 września 1605 r., w której król szwedzki poniósł zupełną klęskę i o mało nie dostał się do niewoli polskiej, na lewym skrzydle wojsk Chodkiewicza ustawione były między innymi tatarskie chorągwie Ibrahima Zawackiego, Bohdana Fursowicza Ułana i Mustafy Ułana w liczbie 250 koni, w odwodzie zaś stali Tatarzy Zachar i Achmet, z których każdy miał po 100 koni. Gdy atak pułku Dąbrowy na lewym skrzydle zniósł rajtarię szwedzką Mansfelda, uciekającym zastąpili drogę Tatarzy, wycinając ich bez miłosierdzia. Spisali się oni w tym świetnym zwycięstwie polskim tak dzielnie, że wierszopis ówczesny, Szymon Ślaski, w poemacie, opisującym bitwę pod Kircholmem poświęcił Tatarom litewskim osobną strofę.[16]

W r. 1621 Inflanty znowu wpadły w ręce Szwedów. Gustaw Adolf zdobył Rygę i Dźwinoujście, po czym wkroczył do Kurlandii i zajął Mitawę. Odnowiła się wojna, wojska litewskie zdołały odebrać Mitawę, ale nie otrzymawszy posiłków, musiały zawrzeć rozejm (1622). W cztery lata później (1626) Gustaw Adolf ugodził Polskę w jej nerw najczulszy, zajmując Prusy Królewskie z wyjątkiem Gdańska, który się nie poddał i Torunia, a tym samym podcinając polski handel zbożowy, idący Wisłą ku morzu. Wprawdzie hetman wielki koronny Stanisław Koniecpolski w ciężkich walkach z tak znakomitym wodzem, jakim był Gustaw Adolf, odniósł szereg zwycięstw i sukcesów (pod Puckiem i Hammersteinem w roku 1627, pod Trzcianą koło Kwidzyna w r. 1629), rozejm jednak, który doszedł do skutku w roku 1629 w Altmarku koło Sztumu, był dla Polski bardzo niekorzystny. Szwecja zatrzymywa-

[10] Dziadulewicz, *Herbarz rodzin tatarskich*, 1929, passim.

[11] Muchliński, *Zdanie sprawy o Tatarach litewskich*, *Teka Wileńska*, 1858, nr. 6.

[12] *Acta Historica*, t. XI, str. 75, 80, 91.

[13] Pawiński, *Źródła dziejowe*, t. III, str. 20, 23, 25, 26. — Paprocki, *Herby rycerstwa polskiego*, wyd. 18, str. 150, 153, 154. — Korzon, l. c., t. II, str. 10, 23, 75—76.

[14] M. Bielski, *Kronika polska*, 1764, str. 723.

[15] Niemcewicz, *Dzieje panowania Zygmunta III*, t. I, str. 280. Rękopis Bibl. Ossol. nr 1388/II, str. 97.

[16] Górski, *Historia jazdy polskiej*, 1895, str. 75. Dziadulewicz, l. c., str. 349, 361. — E. Rzetowski, *Sława losu szczęśliwego...*, 1608. — Sz. Ślaski, *Pamiątka albo kolumny nieśmiertelności...*, 1605.

ła zdobycze poczynione w Inflantach a także miasta i porty nadmorskie: Kłajpedę, Piławę, Elbląg i inne. Dopiero nowy rozejm, zawarty w sześć lat później, w r. 1635, w Sztumdorfie przywrócił Polsce całe Prusy Królewskie, Inflanty jednak nadal pozostały w ręku Szwedów. W czasie tych walk o dostęp do Bałtyku powoływano wielokrotnie pod broń Tatarów litewskich. W lustracji dóbr tatarskich w Wielkim Księstwie Litewskim z r. 1631 czytamy, że „gdy nieprzyjaciel książę Sudermański (t. j. Gustaw Adolf) do prowincji inflackiej wtargnął, za uniwersałami ich mości panów hetmanów Tatarowie wszyscy z chorążymi podług powinności, ile im razy kazano, do Inflant z poczty swymi chodzili“. Częste wyprawy wojenne i związane z nimi koszty doprowadziły wielu mniej zamożnych Tatarów do ruiny majątkowej, o czym ta sama lustracja wspomina tymi słowy: „Teraz, gdy częste nastały wojny i onym (Tatarom) co rok a czasem dwakroć w rok na konie wsiadać i do Inflant iść kazano, zatem ci, co małe mieli spłachcie (gruntu), inszego przemysłu, handlów nie mając, ubożeć musieli“.[17] W bojach ze Szwedami w Inflantach w r. 1626 odznaczyli się rotmistrze tatarscy: Achmet Assanowicz Skirmunt, Kieński, Łowczycki, Zabłocki i Mustafa Ułan, który na zasadzkach nad Dźwiną wziął do niewoli wybitnego poplecznika Szwedów, starostę bowskiego Piotra Grota.[18] Znane są nazwiska dzielnych Tatarów, którzy polegli wówczas w Inflantach. Niejeden zaś Tatar za zasługi wojenne w walkach przeciw Szwedom otrzymał z rąk królewskich przywileje na dobra ziemskie na Litwie.[19]

Ostatnie to były walki Rzeczypospolitej o posiadanie brzegów Bałtyku. Wojna ze Szwedami, Moskwą i elektorem brandenburskim za Jana Kazimierza toczyła się już nie o dostęp do morza, ale o całość i niepodległość Polski i Litwy, to też operacje wojenne, przeprowadzane przez wojska polskie na Pomorzu polskim i szwedzkim w latach 1656 — 1660 (a uczestniczyły w nich chorągwie tatarskie) miały znaczenie tylko fragmentu wielkiej wojny o wyzwolenie państwa z pod obcej okupacji. Pokój oliwski z r. 1660, kończący długoletnie walki polsko-szwedzkie o wybrzeża bałtyckie, utrwalił poprzedni stan posiadania, przyznając Szwedom większą część Inflant na lewym brzegu Dźwiny z Dynaburgiem oraz Kurlandię.

Dopiero w czterdzieści lat później miały Inflanty ponownie stać się widownią wojny. W lipcu roku 1700 nowoobrany król polski August II, elektor saski, planując zdobycie na Szwedach Inflant dla siebie i swojej dynastii, rozpoczął z nimi wojnę. W wyprawie do Inflant szwedzkich liczne chorągwie Tatarów litewskich, zwerbowane za pieniądze z królewskiej szkatuły przez hetmana Sapiehę, odegrały rolę decydującą. Wysyłane przez króla na próbowanie brodów na Dźwinie, na zasięganie wieści o ruchach nieprzyjaciela i łapanie „języka“, znajdowały się one nieustannie w ogniu, podczas gdy wojska saskie posuwały się naprzód pod ich osłoną. Tatarzy to osłaniali Augusta II, gdy przeprawiał się przez most zbudowany na Dźwinie, im kazał król penetrować chrusty nadrzeczne, spalić folwark pobliski itd., oni na oczach jego, potykając się z podjazdami nieprzyjacielskimi, „infestowali Szwedów z wielkim króla JMości delektamentem“, oni to wreszcie „zabawiali“ straż nieprzyjacielską, gdy Sasi szli za Szwedami ku Rydze. Przeciwnik wciąż się cofał, zaś „tatarskie chorągwie aż go pod samą nagnały Rygę“. Uchodzących Szwedów Tatarzy po chrustach i przeprawach rzecznych około 400 zabili i 200 żywcem wzięli; w ich ręce wpadły także konie i różna zdobycz, czego — jak zauważa autor diariusza tej kampanii — „Niemiec żaden nie zdobył, bo w marszu przez wszystkie szedł czasy“. Pod Jungerhof „o milę małą od Rygi“, Szwedzi obozu swego odbiegli, zostawiwszy go na łup niektórym regimentom saskim i Tatarom. Zabrali też Tatarzy w niewolę i królowi oddali kilkudziesięciu żołnierzy i kilku oficerów szwedzkich, zagarniętych w chwili, gdy zrzucali most na jednym z dopływów Dźwiny. Dnia 3 sierpnia rozpoczęło się oblężenie Rygi przez wojska saskie.[20] Oblężenie to jednak nie powiodło się, w 10 dni później August II musiał odstąpić od Rygi, i odtąd opuściło go szczęście. Wyprawą inflancką ściągnął na siebie lawinę klęsk wojennych i osobistych, zyskując wroga w osobie króla szwedzkiego Karola XII. Tak rozpoczęła się wielka i długoletnia wojna północna (1700—1721), w której Tatarzy litewscy w licznych chorągwiach brali udział zarówno po stronie Augusta II, jak po stronie Karola XII i protegowanego przez niego króla Stanisława Leszczyńskiego.[21]

Później nie mieli już możności potomkowie koczowników stepowych z nad Wołgi i Morza Czarnego walczyć ani o ujście Dźwiny ani o ujście Wisły. W czasie wojny siedmioletniej (1756—1763), gdy Prusy zajęły po raz pierwszy Pomorze polskie, Polska osłabiona zupełnie wewnętrznym nieładem i rozterkami, nie mogła temu przeciwdziałać. Król polski August III brał w tej wojnie udział jako elektor saski, wysyłając na pola bitew w Saksonii, Czechach, na Morawach i Śląsku swoje woj-

[17] Muchliński, l. c.

[18] Grabowski, *Starożytności historyczne polskie*, 1840, t. I, str. 204—205, 213—214, 221—222, 224—225. — Ks. Krzysztofa Radziwiłła *Sprawy wojenne i polityczne*, 1859, str. 230, 530, 542—543.

[19] Dziadulewicz, l. c., passim.

[20] Rękopis współczesny, ogłoszony w *Przyjacielu Ludu* (Leszno), 1841, nr 50 i 51.

[21] Otwinowski, *Dzieje Polski za panowania Augusta II.*

ska, wśród których największą bitnością odznaczały się pułki tatarskie Ułana, Murzy Rudnickiego, i innych. Wtedy to zrodziła się nazwa „ułanów“ na oznaczenie lekkiej kawalerii, zbrojnej w szable, karabiny i lance, właśnie od nazwiska dowódcy jazdy tatarskiej, pułkownika Aleksandra Ułana.

Biorąc udział w walkach z Niemcami już od XV w., wywarli Tatarzy litewscy pewne wpływy na ich wojskowość. Krzyżacy np. mieli w XV w. specjalne roty lekkiej jazdy wzorowanej na tatarskiej, tzw. „Turkopolen“.[22] W kilka zaś wieków później po zagarnięciu Podlasia i części Litwy z okolicami Augustowa, gdzie były liczne kolonie tatarskie, król pruski Fryderyk Wilhelm II powołał do życia pułk Tatarów o nazwie półpolskiej: „Tatarenpulk“. Pułk ten, złożony z 500 żołnierzy, rekrutujących się głównie z ubogiej szlachty tatarskiej, werbowany był w roku 1795 w Królewcu. Uniform pozostał polski, tylko odznaki dano pruskie. W cztery lata później pułk ten przeformowano na batalion ,w roku zaś 1806 oddział tatarski w wojsku pruskim uległ całkowitej likwidacji — zapewne z braku ochotników.[23]

[22] Kukiel, *Zarys historii wojskowości w Polsce.* Wyd. III, 1929, str. 18.

[23] S. K(ryczyński), *Tatarzy litewscy w armii Fryderyka Wilhelma II, Rocznik Tatarski*, t. II, str. 419—420.

PETER HEINZ SERAPHIM (Królewiec)

PRZEMIANY STRUKTURALNE W OBROTACH PORTÓW BAŁTYCKICH

W ramach publikacji *Institut für Osteuropäische Wirtschaft* nakładem wydawnictwa *Volk und Reich* w Berlinie ukaże się w najbliższym czasie praca o zmianach strukturalnych w portach i komunikacji bałtyckiej przed i po wojnie światowej. Na życzenie redakcji czasopisma *Jantar*, publikuję poniżej główne myśli tej pracy jeszcze przed ukazaniem się całości. Z konieczności, ograniczony wąskimi rozmiarami artykułu nie będę mógł podać materiału cyfrowego, ilustrującego i uzasadniającego niektóre wnioski, postaram się więc jedynie przedstawić ostateczne wyniki mej pracy, ograniczając się zresztą do zagadnienia konkurencji poszczególnych portów bałtyckich. W szczegółach przedstawienia i uzasadnienia zmuszony jestem odesłać do całości pracy.

Autor

Bałtyk — niegdyś jeden z najważniejszych ośrodków handlu morskiego — stał się dziś morzem pobocznym, i to nie tylko w sensię geograficznym, ale również komunikacyjno-gospodarczym. Niemniej jednak i dziś jeszcze posiada on pewne znaczenie i dla ogólno-europejskiego obrotu towarowego i jako droga, wiodąca do wielkich ośrodków handlu światowego. Masyw skandynawski, niż północno-niemiecki oraz rozległa równina rosyjsko-polska znajdują się w znacznej mierze w promieniu działania Morza Bałtyckiego i ciążą doń jako do drogi, łączącej bezpośrednio z otwartym morzem. Wynika stąd znaczna rola Bałtyku w europejskim systemie komunikacyjno-gospodarczym, choć w ramach handlu światowego posiada on niewątpliwie tylko drugorzędne znaczenie. Już bowiem sam fakt, że morze to, obfitujące w zatoki i wcinające się głęboko w masyw lądu Europy, otwiera dostęp do krajów, będących od dawna zarówno dostawcami surowców, jak i konsumentami przetworów, już to samo nadaje Bałtykowi jego niezmienne i wybitne znaczenie.

I

CZYNNIKI KONKURENCJI HANDLOWEJ PORTÓW BAŁTYCKICH

Dla określenia zdolności konkurencyjnej portów bałtyckich, konieczne jest rozklasyfikowanie ich według przyrodzonych oraz technicznych zalet i wad każdego z nich, wtedy dopiero bowiem jasne się stanie, że takie czynniki, jak położenie portu, dostęp do niego i głębokość basenów portowych, wreszcie stan urządzeń składowych i przeładunkowych mają wielkie znaczenie dla zdolności konkurencyjnej każdego portu.

Ze względu na przyrodzone warunki wyodrębnić należy porty wschodnio-bałtyckie, począwszy od Królewca aż po Leningrad. Porty te z powodu znacznej odległości od dróg handlu światowego są niewątpliwie w położeniu daleko mniej korzystnym niż porty środkowo- i zachodnio-bałtyckie. We wzajemnej jednak konkurencji tych portów różnice odległości między nimi nie grają większej roli. Natomiast szczególnie dla Leningradu współzawodnictwo z innymi portami jest poważnie utrudnione ze względu na długotrwałe zamarzanie; dla Rygi i Tallinna okres unieruchomienia portu przez lody jest znacznie krótszy, a dla portów bardziej na południe wysuniętych niebezpieczeństwo zamarzania niemal nie istnieje.

Mniej więcej jednakowe są warunki wszystkich portów wschodnio-bałtyckich, jeśli chodzi o głębokość kanałów dojazdowych; wszystkie są dostępne dla dużych okrętów. Niebezpieczeństwo zamulenia zagraża tylko Libawie i w mniejszej mierze portowi kłajpedzkiemu.

Na rozwoju technicznym wszystkich portów bałtyckich bardzo poważnie zaciążyła wojna światowa. Najbardziej jednak daje się to odczuć w portach wschodnio-bałtyckich, dla których przeobrażenia polityczne, jakie się dokonały w ich zapleczu, oznaczały również poważne przemiany techniczne. Musiały się one przebudować, bądź, jak np. Kłajpeda, na port przywozowy, co wymagało wielkich inwestycji, bądź znowu, jak Leningrad, na wielki port wywozowy, co wymagało również znacznego

rozszerzenia pomieszczeń i urządzeń portowych. W innych portach bałtyckich, dają się znowu zauważyć konsekwencje odcięcia od dawnych zapleczy, przez co ich stare urządzenia portowe stały się za obszerne w stosunku do obrotów. W tych warunkach konieczne było skoncentrowanie obrotów w pewnych portach (np. ryskim) kosztem równoczesnego zaniedbania pozostałych (Libawa i Windawa).

Natomiast szereg portów na południowych wybrzeżach Bałtyku, spodziewając się po wojnie odzyskać utracone zaplecze rosyjskie, rozwinął planową i systematyczną akcję, do której zmierza przez rozbudowę i uzupełnianie swych urządzeń portowych. Dowodem tego są zarówno nowe budowle, jakie ostatnio wzniesiono w porcie królewieckim, jak również specjalnie przystosowane do obrotu tranzytowego prace inwestycyjne w Rydze i Tallinnie.

Porty fińskie i botnickie porty Szwecji posiadają z małymi wyjątkami podobne położenie naturalne. Mają one te same niedogodności wskutek długiego okresu lodowacenia tej części Bałtyku, podobnie jak z powodu niedostępności wysokich brzegów. Wolne są od niebezpieczeństwa zamarzania porty w Hangö i Abo; pod względem zaś głębokości kanałów i basenów w najlepszej sytuacji są: Kotka, Helsinki, Hangö i Abo. Inne porty, a zwłaszcza Viborg i botnickie porty Finlandii i Szwecji, wskutek płytkości morza mają porty zewnętrzne znacznie oddalone. Niedostateczna głębokość tych portów nie przeszkadza jednak, że są one centrum wywozu drzewa, dostarczanego od brzegu tratwami. Jeśli chodzi o wyposażenie techniczne, śpichrze oraz urządzenia przeładunkowe, to są one na ogół dość skromne. Pod względem głębokości port Kotka przewyższa Viborg, ale oba te wielkie porty wywozowe są zupełnie jednakowo wyposażone technicznie. Z portów importowych wymienić należy Helsinki, Abo, Hangö, Vasa, wśród których przodują Abo i Hangö, gdyż nie zamarzają. W zakresie techniki Abo i Helsinki znacznie przewyższają wszystkie inne porty fińskie. W porównaniu z czasami przedwojennymi poziom techniczny tych wszystkich portów nie zmienił się tak zasadniczo, jak np. w portach wschodnio-bałtyckich. Wojna nie oddziałała tu tak niekorzystnie jak gdzieindziej, dlatego też i odbudowa była później znacznie prostsza.

We współzawodnictwie między wielkimi portami Szwecji i Danii ich warunki naturalne nie odgrywają wielkiej roli. Jedynie bezpośrednio nadmorskim położeniem Göteborg i Malmö przewyższają znacznie przeciwległy Sztokholm. Zamarzanie nie zagraża żadnemu z tych portów. Malmö posiadałoby z natury gorsze warunki głębokości, jednak usunięto to dzięki sztucznym kanałom dojazdowym. Najgłębsze porty posiadają Göteborg i Kopenhaga. Trudność dostępu do portu sztokholmskiego zmniejsza jednak doskonałe oświetlenie i sprawny pilotaż. Zresztą naturalne warunki wszystkich tych portów są różne i specyficzne: Sztokholm jest portem fiordowym, Göteborg — rzecznym, Malmö i Helsingborg — przybrzeżnymi, a Kopenhaga — portem półwyspowym, chronionym znajdującą się przed nim w cieśninie wyspą. Sztokholm przoduje dzięki temu, że dzieląc port na strefy w zależności od rodzaju ładunku i kierunku podróży, umożliwia dekoncentrację ruchu statków. Zaletą Göteborga jest natomiast jednolity charakter dokonywanych przeładunków. Pod względem wyposażenia technicznego wszystkie te trzy wielkie porty: Kopenhaga, Sztokholm i Göteborg są właściwie zupełnie równorzędne, tak że nawet posiadają prawie jednakową liczbę dźwigów. We wszystkich tych portach istnieją magazyny, tereny składowe, śpichrze, pomieszczenia dla zapasów olejów mineralnych, jak również nowoczesne urządzenia dla przeładunku drobnicy i towarów masowych. W przeciwieństwie do wszystkich pozostałych portów bałtyckich, rozwój portów szwedzkich i duńskich nie ucierpiał wcale w okresie wojny światowej; przeciwnie, są to jedyne porty, które jeszcze w czasie wojny rozpoczęły i przeprowadziły poważne prace inwestycyjne.

Wśród niemieckich portów bałtyckich odrębne miejsce zajmuje Kilonia. Leżąc bezpośrednio u wylotu Kanału Cesarza Wilhelma, jest Kilonia tak w stosunku do Flensburga, jak też w zestawieniu z Lubeką, uprzywilejowana dzięki swemu połączeniu z Morzem Północnym. Zaletą Lubeki, a jeszcze bardziej Szczecina, jest i to, że porty te stosunkowo głęboko wrzynają się w głąb lądu. Zaletę tę jednak w Szczecinie (podobnie jak to jest w porcie królewieckim) obniża niedogodny, bo oparty tylko na sztucznych kanałach, dojazd do portu, podczas gdy Lubeka ma do dyspozycji naturalne morskie kanały dojazdowe, które jednak wskutek niedostatecznych głębokości wymagają pogłębiania. Najpłytszy jest port we Flensburgu (7 m), podczas gdy głębokości portów Lubeki (8,5—9 m), Szczecina (8—9 m) i Kilonii (7—10 m) są mniej więcej jednakowe. Jeżeli zaś chodzi o niebezpieczeństwo zamarznięcia i zamulenia, to w większej mierze nie zagraża to żadnemu z tych portów.

Największy rozwój od czasu wojny wykazują porty Szczecina i Kilonii, choć również i Flensburg zawdzięcza czasom powojennym swą nowoczesną część portu. Niemniej rozwinęła się w tym okresie Lubeka. Na niemieckich portach zachodnio-bałtyckich, a zwłaszcza na trzech pierwszych, odbiła się silnie wojna; wpłynęła ona zarówno na konieczność zmiany pojemności pomieszczeń portowych, jak i na samo wyposażenie techniczne. Specjalnie zmodernizowano i przystosowano do nowych zadań port szczeciński, który przewyższa porty zachodnio-bałtyckie nie tylko rozmiarami terenów składowych i magazynów, ale przede

wszystkim sprawnością urządzeń przeładunkowych, zwłaszcza przy obrocie towarami masowymi. Obok Szczecina także i Lubeka, a nawet w mniejszym stopniu Kilonia i Flensburg wyposażone zostały w urządzenia składowe i przeładunkowe.

Porównując naturalne położenie Gdańska i Gdyni, tak w stosunku do siebie jak i do portów sąsiednich, trzeba stwierdzić, że oba te porty ze swego położenia nie mogą wyciągnąć szczególnych korzyści. Wprawdzie Gdańsk nie jest tak odległy od pełnego morza, jak np. Szczecin czy Królewiec, ale te niewielkie różnice odległości nie mają na ogól znaczenia, tak jak nie są rzeczą istotną różnice w odległościach Gdańska, Szczecina i Królewca od wielkich dróg światowych. Zarówno Gdańsk jak i Gdynia nie potrzebują się normalnie liczyć z niebezpieczeństwem zamarznięcia portów. Dostęp do portu jest w Gdyni głębszy niż we wszystkich innych portach południowego wybrzeża Bałtyku. Podobnie też przewyższa Gdynia wszystkie porty środkowego i wschodniego Bałtyku głębokością swych basenów (10 m). Również Gdańsk ma pod tym względem warunki gorsze (głębokość basenów 9 m), co jednak w praktyce jest bez znaczenia, bo mimo to port gdański, podobnie jak królewiecki i szczeciński, obsługuje nie tylko statki dla żeglugi na Bałtyku, ale również i wielkie parowce transoceaniczne.

Pod względem rozplanowania port gdański przewyższa port w Gdyni. Obszar portu gdańskiego, położonego między odnogami Wisły, daje się znacznie zwiększać i pozwala na odpowiednią dekoncentrację ruchu statków. Na razie wprawdzie i w Gdyni port jest dość rozległy, ale w przyszłości, w razie zwiększenia obrotów, może tu mieć miejsce bardzo niepożądane skupienie komunikacji portowej. Odnosi się to zwłaszcza do torów dojazdowych, które ze względu na terytorialny układ portu Gdyni muszą zwykle posiadać ślepe zakończenia.

Zarówno w rozwoju samego Gdańska, jak struktury technicznej jego portu, przełomowym punktem był wynik wojny światowej; przystosowanie się do wywozu towarów masowych (węgiel) spowodowało konieczność stworzenia nowych, wydajniejszych urządzeń portowych, a przede wszystkim wymagało przebudowy pewnych części portu i zbudowania nowoczesnych dźwigów do przeładunku towarów masowych. W przeciwieństwie do tego, Gdynia już od samego początku przystosowana została do takich celów i przy budowie odpowiednio technicznie wyposażona, tak że w chwili obecnej oba te porty rozporządzają nadzwyczaj nowoczesnymi i wydajnymi urządzeniami przeładunkowymi, prześcigając na tym polu port królewiecki, a w zdolnościach konkurencyjnych dorównując Szczecinowi. Jeżeli zaś chodzi o samą zdolność przeładunkową (niezależnie od faktycznego przeładunku), to port gdański przewyższa Gdynię, choć różnica jest tu nieznaczna.

W równej mierze, jak warunki naturalne i wyposażenie techniczne, tak i forma organizacyjna portu przesądza o jego zdolnościach konkurencyjnych. Już na pierwszy rzut oka widać w portach bałtyckich silne zróżnicowanie zarówno pod względem formy administracji, jak i charakteru prawnego poszczególnych portów. Tak więc w Niemczech, Skandynawii i krajach wschodnio-bałtyckich, przeważają na ogół porty, będące w całości lub częściowo własnością komunalną, choć tylko niektóre są bezpośrednio zarządzane przez władze komunalne. Do roli tej powołuje się przeważnie specjalne, półsamodzielne, korporacyjne zarządy portowe, w których reprezentowane są również zainteresowane organizacje gospodarcze jak np. Izby Przemysłowo-Handlowe. Tylko w kilku wypadkach zarząd portem przerzucono na izby te w całości. Zarządy poszczególnych portów przekształcono ze względów techniczno-administracyjnych w przedsiębiorstwa o charakterze społeczno - gospodarczym. Jeśli zachodzi konieczność finansowania inwestycyj, bądź też, gdy interesy państwa są poważnie zaangażowane, wtedy porty są wspólnotą państwowo-komunalną. Natomiast w szeregu mniejszych portów skandynawskich wytworzył się typ czysto - prywatnych portów. Typ portu czysto - państwowego, jeśli nie brać pod uwagę Lubeki, gdzie państwo i miasto pokrywają się ze sobą, występuje poza dwoma wyjątkami tylko w portach mniejszych, przeznaczonych do jakichś specjalnych celów. Wyjątkiem, usprawiedliwionym specyficzną strukturą gospodarczą Rosji, jest port leningradzki, drugim — port gdyński, zbudowany zresztą równocześnie, jeśli nie wcześniej, niż miasto Gdynia. Ostatnią kategorią są porty umiędzynarodowione pod względem administracyjnym; są one bądź pod protektoratem administracyjnym innych państw, jak to jest np. w Gdańsku, lub też pozostają wspólną własnością i pod zarządem państwa (np. Litwa) i jego autonomicznej części (prowincja kłajpedzka), jak to jest w porcie Kłajpedy. W obu wypadkach kierownictwo zarządu spoczywa w rękach przedstawiciela państwa trzeciego, co dzieje się albo *ex lege,* albo na skutek nominacji Ligi Narodów.

Organizacja zarządu portu jest dla jego położenia i zdolności konkurencyjnej rzeczą niezmiernie ważną. Pod tym względem jednak w najmniej dogodnej sytuacji znajdują się porty wyłącznie prywatne, które, wskutek trudności w finansowaniu inwestycji, nie mogą zmodernizować swych urządzeń portowych. Dlatego też tę formę organizacji spotyka się tylko w małych portach. Niemniej i typ portu państwowego tzn. zarządzanego bezpośrednio przez państwo nie wydaje się dogodny. Aparat

państwowy jest bowiem z natury rzeczy zbyt ciężki, by należycie dostosować się do zmieniających się wciąż potrzeb i zadań gospodarki prywatnej. Toteż jeśli forma ta występuje przy portach wielkich (np. Gdynia), to po większej części przewiduje się ją jako prowizoryczną. Podobnie jednak i portom komunalnym zarządzanym czy to bezpośrednio przez same gminy, czy też przez jakiś upoważniony organ administracji komunalnej, zagrażają również wszelkie niedogodności zarządu biurokratycznego, chociaż w zasadzie zarząd komunalny bez wątpienia bardziej odpowiada potrzebom portu niż państwowy. Najszczęśliwszą formą organizacyjną wydaje się pozostawienie zarządowi portu rozległej autonomii, o ile tylko przez udział szerokich sfer gospodarczych da się stworzyć istotne ich współdziałanie z interesami żeglugi.

II

WYPARCIE ROSJI Z BAŁTYKU

Wyżej omówione warunki naturalne, techniczne i organizacyjne poszczególnych portów bałtyckich, pozwalają nam porównać ich zdolności konkurencyjne; najistotniejsze jest jednak zbadanie, jak zmiany polityczne w zapleczach, utworzenie nowych państw, rozpadnięcie się i oddzielenie pewnych jednostek państwowo-gospodarczych, wpłynęły na cały mechanizm komunikacyjny, ugrupowanie i kierunek handlu bałtyckiego, słowem na cały rytm komunikacji bałtyckiej. Jako najważniejsze czynniki, które zadecydowały o tych zmianach, wyróżniają się tutaj z jednej strony wyparcie Rosji, z drugiej — pojawienie się Polski na Bałtyku.

Sytuacja i zdolności konkurencyjne poszczególnych portów wschodnio - bałtyckich przed wielką wojną dadzą się w dużej mierze zrozumieć na podstawie właściwości gospodarczych najbliższego zaplecza tych portów. Otóż w najkorzystniejszym położeniu znajdował się Petersburg, leżący na terenie Rosji zachodnio-północnej, zasobnej w materiał drzewny i dającej nadwyżki wywozowe. Podobnie dość korzystna była sytuacja Rygi, wywożącej drzewo z własnego, najbliższego zaplecza, ale również i drzewo spławiane Dźwiną z zachodnich połaci Rosji. Podobnie wreszcie i przez Kłajpedę oraz Królewiec przechodziły znaczne ilości drzewa, wywożonego z bardziej na południe położonych prowincyj litewsko - białorusko-polskich. Przede wszystkim jednak owe bliższe zaplecze dawnych rosyjskich portów bałtyckich określi nam charakter przywozu. Tak więc dawny Petersburg, Rewel i Ryga posiadały wielki przemysł, oparty w głównej mierze na przywozie obcych surowców i węgla, a produkujący artykuły gotowe dla rynków wewnętrzno-rosyjskich. Poza tym duże nagromadzenie ludności w miastach portowych wymagało znacznego dowozu środków żywności. W stosunkach z dalszym, rosyjskim zapleczem, decydujące było dla każdego z tych portów jego połączenie komunikacyjne. Pod tym względem szczególnie uprzywilejowany przez naturę był port petersburski — jedyny port posiadający rzeczne połączenie z zapleczem, dostępne dla ruchu okrętowego. Jeśli chodzi o kolejowe połączenie z zapleczem, to najdogodniej sytuowane były: Petersburg, Ryga, Windawa, Libawa i Królewiec, podczas gdy Rewel był już bardziej odsunięty, a Kłajpedzie brakło przed wojną w ogóle wszelkich połączeń z Rosją. Z punktu widzenia odległości najkorzystniej w stosunku do całej Rosji północnej oraz północnych i środkowych obwodów Rosji centralnej i wschodniej położony był Petersburg; Windawa — w stosunku do północnej części Rosji środkowej; Ryga — w stosunku do bardziej na południe wysuniętych okręgów Rosji środkowej oraz b. gubernii witebskiej i smoleńskiej; Libawa obsługiwała prowincje dawnej Rosji położone bardziej na południowschód; Królewiec zaś — zachodnią Białoruś i północną Ukrainę. Struktura gospodarcza tego dalszego zaplecza rosyjskiego wskazywałaby, że do bardziej na południe wysuniętych portów bałtyckich dowożone były znaczne nadwyżki eksportowe zboża, podczas gdy porty położone dalej na północ wywoziły oprócz drzewa przede wszystkim paszę, rośliny pastewne i nasiona oleiste oraz produkty zwierzęce. Wreszcie koleją transsyberyjską do wszystkich tych portów dowozić by również było można artykuły hodowlane i ryby. Poza tym struktura przedwojennej gospodarki rosyjskiej sprawiała, że porty wschodnio-bałtyckie były zarazem miejscem przeładunku wysokowartościowych artykułów konsumpcyjnych i gotowych fabrykatów dla całego dalszego zaplecza rosyjskiego. Ze względu na stosunkowo wielkie odległości do miejsc konsumpcji oraz ze względu na wysoką wartość importowanych artykułów przemysłowych, znaczne odległości między poszczególnymi portami były w praktyce bez znaczenia dla ich kontaktów z rosyjskim konsumentem, tak że pod tym względem sytuacja wszystkich tych portów była mniej więcej jednakowa.

Wymienione wyżej powody sprawiały, że faktyczne zaplecze portów wschodnio-bałtyckich bynajmniej nie pokrywało się przed wojną z tym, które określilibyśmy li tylko na podstawie kryteriów geograficzno-komunikacyjnych. Inne względy poza samą tylko odległością (zamarzanie, szybkość przeładunku, ulepszenia techniczne, tradycja handlowa) powodowały, że np. Ryga i Windawa rozszerzały

znacznie swe zaplecze w Rosji środkowej, Libawa zaś w zachodniej części Rosji środkowej, podczas gdy Królewiec dominował nie tylko na terenach dzisiejszej Polski wschodniej, ale przede wszystkim na całej północnej Ukrainie. Znaczenie komunikacyjne portów wschodnio-bałtyckich dla rosyjskiego handlu zagranicznego przed wojną ilustruje nam fakt, że w roku 1912 — 71,5% rosyjskiego przywozu (7,07 mil. ton) i 39,2% rosyjskiego wywozu (7,14 mil. ton) przeszło przez rosyjskie i wschodnio-niemieckie porty Bałtyku. Tak więc porty bałtyckie były w znacznej mierze głównym pośrednikiem handlu Rosji przedwojennej.

Ewolucja, jaka po wojnie dokonała się w położeniu portów wschodnio-bałtyckich, spowodowana została tak czynnikami wewnętrznymi i zmianą struktury gospodarczej zaplecza, jak też i zewnętrznymi, wynikłymi z nowego ukształtowania granic politycznych i zmiany połączeń komunikacyjnych. Bliższe zaplecze portów państw wschodnio-bałtyckich w następstwie przejścia do systemu drobnych gospodarstw rolnych i równoczesnego odcięcia przywozu zboża rosyjskiego, zaczyna teraz odczuwać brak tego artykułu, co wyrównywa się przy pomocy importu drogą morską; równocześnie wzrasta natomiast wywóz tą samą drogą artykułów mleczarskich. Również i wielki przemysł tych krajów został rozbity i opiera się teraz na bardzo ograniczonym przywozie zagranicznych surowców i paliwa. Wszystko to spowodowało znaczne przeobrażenie struktury komunikacyjno-gospodarczej portów państw wschodnio-bałtyckich. Znacznemu przeobrażeniu uległo również zaplecze rosyjskie; zahamowany został nie tylko tak ożywiony przed wojną wywóz artykułów rolnych przez porty Bałtyku, ale także w związku z autarkiczną polityką uprzemysłowienia, systemem gospodarki planowej i państwowym monopolem handlu zagranicznego, uniemożliwiony został przywóz artykułów konsumpcyjnych. Istnieje wprawdzie jeszcze popyt na artykuły przemysłowe, ale przywóz ten tylko częściowo zaspakajany jest za pośrednictwem portów bałtyckich.

W systemie połączeń komunikacyjnych tych portów z zapleczem, co jest tak ważne dla określenia zdolności konkurencyjnej poszczególnych portów, nastąpiła również doniosła zmiana wskutek zamknięcia kolei Libawa-Romny oraz spławu na Niemnie — jako konsekwencji zaostrzonych po wojnie stosunków polsko-litewskich. Zaciążyło to silnie na portach libawskim, kłajpedzkim i królewieckim i ograniczyło ich ekspansję ku południo-wschodowi. Natomiast budowa nowych linii kolejowych połączyła Kłajpedę z jej północno- i środkowo-litewskim zapleczem. Również i Królewiec uzyskał bezpośrednie północno-wschodnie połączenie tranzytowe (Tylża — Dynaburg).

Rosja Sowiecka dąży do skoncentrowania w Leningradzie resztek dawnego bałtyckiego handlu importowego, obecnie silnie zredukowanego. Równocześnie rozbudowuje także żeglugę w swych niezamarzających portach Oceanu Lodowatego Północnego, przez co odciąga od Bałtyku znaczną ilość transportów. Wśród towarów eksportowych na czoło wysuwają się tu artykuły drzewne. Swoją drogą stara się Rosja pozostawić porty państw wschodnio-bałtyckich oraz Królewiec i Kłajpedę jako rezerwowe, choć obroty ich z tego tytułu dalekie są od obrotów przedwojennych. Żaden z tych portów nie może jednak uważać Rosji Sowieckiej za swe istotne, stałe zaplecze, handel ich bowiem z ZSRR nie tylko został w dużej mierze zniszczony, ale obroty jego są wybitnie niejednolite. Tallinn zachował drobną cząstkę swego dawnego tranzytu rosyjskiego jako wstępny port Leningradu, natomiast Libawę i Windawę cały rosyjski obrót tranzytowy niemal w zupełności omija, jedynie tylko Ryga zachowała pewne wpływy na obszarze środkowo-rosyjskim (Moskwa), ale wpływy te coraz bardziej zanikają, bo bezpośrednia linia kolei tranzytowej Dynaburg-Tylża przerzuca cały handel na drogę żelazną. Mimo to jednak i Królewiec zyskuje na tym bardzo niewiele, bo, z wyjątkiem wywozu nasion strączkowych, cały prawie tranzyt rosyjski idzie dalej lądem.

Niezależnie od absolutnego zredukowania obrotów zagranicznych Rosji, również i stosunkowy udział poszczególnych portów bałtyckich w tym handlu został poważnie zmniejszony. Tak więc w r. 1929 przez wszystkie bałtyckie porty Rosji, państw wschodnio-bałtyckich i Niemiec przeszło zaledwie 0,5 mil. ton przywozu i 2,7 mil. ton wywozu sowieckiego. Stanowi to 27,8% całego przywozu i 18,8% wywozu ZSRR, z czego zresztą aż 25,4% przywozu i 16,4% wywozu przypada na sam port leningradzki.

Da się zatem ustalić, że w parze z politycznym wyparciem Rosji z Bałtyku poszło i faktyczne usunięcie się jej w sensie gospodarczym. Obecnie ZSRR kładzie główną uwagę na rozwój swego własnego portu na Bałtyku — Leningradu; wszystkie inne zostały faktycznie w dużej mierze odcięte od rosyjskiego zaplecza. Odbiło się to bardzo niekorzystnie na wszystkich portach bałtyckich, a zwłaszcza tych, które, jak Libawa i Windawa, nie posiadają własnych, nawet ograniczonych, zapleczy. Te zasadnicze przesunięcia w położeniu hndlowym portów wschodnio-bałtyckich, wynikające ze zmienionej sytuacji na terenie Rosji, oznaczają jednak równocześnie całkowitą przemianę ukształtowania i koncentracji ruchu komunikacyjnego na Bałtyku, który w znacznej mierze polega na dostawach, uskuteczniany przez zaplecze rosyjskie do portów wschodnio-bałtyckich.

III
PORTY WSCHODNIO-NIEMIECKIE WOBEC POJAWIENIA SIĘ POLSKI NA BAŁTYKU

Przed wojną światową wschodnie prowincje Niemiec dzięki swemu przeważnie rolniczemu charakterowi wyraźnie odróżniały się od prowincyj środkowo- i zachodnio-niemieckich. Jakkolwiek te prowincje wschodnie pod względem klimatu i gleby nie były bynajmniej uprzywilejowane, to jednak dawały znaczne nadwyżki płodów rolnych i wielkie ilości produktów hodowlanych. Dlatego też przed wojną cały ruch wywozowy niemieckich portów bałtyckich miał z konieczności charakter przede wszystkim rolniczy, chociaż w handlu tym porty te uczestniczyły tylko w pewnej mierze, a znaczna część nadwyżek wywozowych o charakterze rolniczym szła do środkowych Niemiec, co zwłaszcza umożliwione było dobrymi szlakami komunikacyjnymi, tak kolejowymi, jak i wodnymi.

Przez odpowiednią politykę taryfową (taryfę preferencyjną kolei wschodnich) premiowany był już przed wojną lądowy odpływ na zachód owych nadwyżek rolnych z prowincyj wschodnio-niemieckich. Ogólnie jednak biorąc, stawki przedwojenne (taryfa kilometrowa) ustalane były na takim poziomie, aby nie przeszkadzały w handlu portom. Przede wszystkim przyciągająco wpływał tranzytowy charakter portów niemieckich i umożliwiał przerzucenie do nich znacznej części wewnętrznych obrotów produktami rolnymi. Z jednej strony tranzytowy handel rosyjskim zbożem, a z drugiej nadwyżki wschodnio-niemieckiego przemysłu żelaznego, na które na zachodzie i północy Europy istniał wielki popyt, wszystko to powodowało, że niemieckie porty Bałtyku były bezkonkurencyjne zarówno w stosunku do rosyjskich portów bałtyckich, jak i czarnomorskich.

Już sam charakter ówczesnych Niemiec, jako kraju posiadającego w porównaniu z dalszym wschodem Europy o wiele nowocześniej zagospodarowane tereny rolne, przesądzał, że do portów ich napływać musiały znaczne ilości artykułów masowych, potrzebnych rolnictwu. W pierwszym rzędzie należy tu wymienić nawozy sztuczne, których przewóz drogą żelazną na dłuższych odcinkach nie opłacał się przed wojną wskutek wysokich taryf. Jeżeli natomiast chodzi o towary wysoko-wartościowe, potrzebne wschodnio - niemieckiej gospodarce rolnej, to niemieckie porty bałtyckie jako miejsca ich przeładunku nie wchodziły poważniej w rachubę, ponieważ transporty takie miały nadzwyczaj dogodne stawki kolejowe, szły więc głównie drogą lądową.

Również jednak i na polu wywozu masowych artykułów przemysłowych znaczenie portów bałtyckich było bardzo ograniczone wskutek zdecydowanie wschodnio-zachodniego kierunku zbytu obu śląskich okręgów przemysłowych. Porty te nie odgrywały większej roli tam nawet, gdzie naturalna droga wodna, jak np. Odra, ułatwiała do nich dostęp. Inaczej jednak przedstawia się położenie górnośląskiego zagłębia węglowego w stosunku do północnych i wschodnich części niemieckiego organizmu gospodarczego. W obrotach portów wschodnio - niemieckich obok węgla wielkie znaczenie miał również przywóz olejów pędnych. Charakterystyczne też jest dla struktury gospodarczej przedwojennych Niemiec wschodnich, że dominuje tu na ogół handel wewnętrzny między poszczególnymi prowincjami, przy czym produkcja ziem wschodnich, oparta na zasadzie podziału pracy, zmierzała do zaspokojenia rynków środkowo- i zachodnio-niemieckich.

Wymowną ilustracją tego harmonijnego i opartego na podziale pracy współdziałania poszczególnych prowincji jest wypasanie wschodnio - pruskiego bydła na terytorium przedwojennych Prus Zachodnich (dzisiejszego Pomorza polskiego) i jego dalsza ekspedycja na rynki berlińskie i środkowo-niemieckie. Im bardziej wzrastało to wzajemne ścisłe uzależnianie od siebie poszczególnych, produkujących i konsumujących prowincyj, tym bardziej w zakresie wymiany towarowej między niemieckim wschodem i zachodem odsuwane były na plan dalszy porty.

Cała struktura gospodarcza wschodnich Niemiec i stanowisko niemieckich portów bałtyckich w przedwojennej wymianie towarowej, uległy zasadniczej zmianie wskutek wytyczenia nowych granic na podstawie traktatu wersalskiego. Nowy twór polityczny i gospodarczy, jakim stała się Polska, wbił się w środek wschodnio-niemieckiego organizmu gospodarczego i rozbił go na dwie części: wschodnią, oddzieloną od Rzeszy, oraz zachodnią Było to nie tylko zagadnienie nowych granic, których sposób wytyczenia przyczyniał samym portom wiele trudności, ale nowy problem polityczno-gospodarczy o pierwszorzędnym znaczeniu. Był nim fakt, że nowe państwo polskie zupełnie świadomie skierowało się w stronę Bałtyku, zainaugurowało ekspansywnie narodową politykę gospodarczą, niszcząc dotychczasowe oparte na podziale pracy, i harmonijne, choć oczywiście nie pozbawione pewnych tarć, współdziałanie portów południowego Bałtyku.

Już sam fakt zmiany granic, jako problem narodowy i polityczny, pełen wielkich następstw gospodarczych dla rozwoju ekonomicznego oddzielonych i izolowanych obecnie prowincyj niemieckich, stał się wskutek posunięć polskiej zewnętrznej polityki gospodarczej również głównym zagadnieniem w poli-

tyce portowej i komunikacyjnej.[1] Oczywiste jest, że o ile fakt wytyczenia nowych granic stworzył pewne problemy komunikacyjno-gospodarcze, o tyle zupełne przekształcenie sytuacji niemieckich portów bałtyckich i ich stosunku do zaplecza nastąpiło już jako konsekwencja polskiej polityki handlowej i programu komunikacyjnego, które rozumie się pod pojęciem „polityki wybrzeża morskiego“ lub „polityki Gdyni“. Pod pojęciem polskiej polityki morskiej rozumieć należy sumę wszystkich poczynań, za pomocą których Polska pragnie skierować linie komunikacyjne w stronę wybrzeża morskiego w tym celu, aby cały obrót skupić w swym narodowym porcie — Gdyni. Celem tej taktyki jest usunięcie konkurencji niemieckich portów Bałtyku i Morza Północnego; środkami zaś do tego są zarządzenia taryfowe, organizacyjne i polityczno-handlowe, poza tym popieranie rozbudowy i wyposażenia technicznego Gdyni, a wreszcie pewne posunięcia w polityce żeglugowej.

Zarządzenia taryfowe przewidują przede wszystkim zastosowanie szerokiej skali wyjątkowych stawek portowych, które zazwyczaj nie dorównują nawet kosztom własnym. Jakkolwiek ta polityka portowa nie przyniosła znaczniejszego wzmożenia obrotów, spowodowała jednak przerzucenie transportów, idących dotąd drogą lądową w kierunku ze wschodu na zachód na linię północ-południe. Rozwinięta silnie na skutek szybkiej budowy portu komunikacja kolejowa znajduje jednak poważną przeciwwagę w niewątpliwym zamarciu żeglugi na Wiśle, która obecnie w minimalnym tylko stopniu pośredniczy w dostarczaniu Gdańskowi i Gdyni towarów eksportowych. W parze z zarządzeniami taryfowymi, a przede wszystkim z polityką kolejową (magistrala węglowa Górny Śląsk — Gdynia), która jest podporządkowana polskiej polityce morskiej, idą środki handlowo - polityczne, jak system ceł preferencyjnych na towary przywożone morzem oraz pewne posunięcia gospodarcze, charakterystyczne dlatego, że państwo polskie wywiera silny i głęboko sięgający wpływ na wszystkie organizacje importerów i eksporterów oraz na produkcję przemysłową (tzw. etatyzm). Prowadzi to oczywiście do pewnego uzależnienia inicjatywy prywatnej od dążeń państwa i daje możność daleko idącego oddziaływania państwa na kierunek polskiego wywozu i przywozu.

Zadania polskiej polityki morskiej są trojakie: 1) przesunięcie obrotów polskiego organizmu gospodarczego i ruchu tranzytowego w kierunku wybrzeża morskiego, 2) odciągnięcie obrotów z niemieckich portów Bałtyku i Morza Północnego, 3) skoncentrowanie tych obrotów szczególnie w młodym polskim porcie narodowym — Gdyni. Dążności te dadzą się przekonywująco zilustrować w poniższej tabeli:

Udział portów polskich i niemieckich w handlu Polski

Porty		1925 W tys. ton	1925 Stosunek obrotów portów polskich i niemieckich w %	1930 W tys. ton	1930 Stosunek obrotów portów polskich i niemieckich w %	1934 W tys. ton	1934 Stosunek obrotów portów polskich i niemieckich w %
Gdańsk	Przywóz	691	*100*	1.091	*68*	656	*40*
Gdynia	Przywóz	2	—	504	*32*	991	*60*
Gdańsk	Wywóz	2.032	*98*	7.122	*70*	5.713	*48*
Gdynia	Wywóz	54	*2*	3.121	*30*	6.200	*52*
Porty polsk.	Przyw.	693	*66*	1.595	*87*	1.647	*99*
„ niem.	Przyw.	304	*34*	186	*13*	12	*1*
„ polsk.	Wyw.	2.086	*77*	10.244	*93*	11.913	*99*
„ niem.	Wyw.	587	*23*	756	*7*	80	*1*

Na podstawie powyższych danych nie może już ulegać wątpliwości, że konkurencja portów niemieckich z Gdańskiem i Gdynią doszła już obecnie na skutek planowej i celowej polityki portowej Polski do takiego stadium, że przez porty niemieckie przechodzą tylko te towary, które mają jakiś specyficzny charakter lub takie, za których transportem przez porty niemieckie przemawia posiadanie przez nie specjalnych urządzeń technicznych. W następstwie tej polityki morskiej, mimo dogodnej komunikacji Polski z portami niemieckimi, prawie zupełnie oderwano od nich całe ich polskie zaplecze. Równocześnie faktem jest przeniesienie się obrotów z Gdańska do Gdyni, objaw tym doniośliejszy, że obejmujący przede wszystkim wysokowartościowe towary importowe (śledzie, artykuły kolonialne, owoce południowe) oraz eksportowe (bekony, masło).

Pojawienie się Polski na Bałtyku pod wielu względami zmienia zasadniczo sytuację konkurencyjną portów wschodnio - niemieckich. Przede wszystkim odcięte zostało dalsze zaplecze portów królewieckiego i szczecińskiego, które dotąd stanowiła Polska środkowa i południowa. Spowodowane przez to zwężenie zapleczy nie jest jednak jeszcze tak dotkliwe, jak fakt, że także wielkie, a pod względem gospodarczo - komunikacyjnym niezmiernie ważne części wschodnio-niemieckiego organizmu ekonomicznego wcielone zostały do polskiego terytorium gospodarczego i przez celową politykę handlową włączone w orbitę działania polskiej polityki morskiej. Stracona więc została przez Królewiec jego dotychczasowa sfera

[1] Podobne poglądy zostały wyrażone przez Autora i jego współpracownika Mainza w pracach *Die Handelspolitik Polens* i *Der polnische Aussenhandel*, jak też przez Jutę Rudershausen w pracy *Die polnische Seehandelspolitik*, i w zasadzie nie różnią się od poglądów dawniej wypowiedzianych przez prof. Schneidera. Poglądy te nie wydają się mocno ugruntowane. Redakcja odsyła czytelników do recenzji wspomnianych prac, umieszczonych w *Baltic Countries*, t. II, nr 1, str. 266 i 313.

wpływów na sąsiednim Pomorzu (w przedwojennych Prusach Zachodnich). Daleko jednak dotkliwsze było odcięcie portu szczecińskiego od Wielkopolski, a przede wszystkim Górnego Śląska. Ponieważ na obszarze, który przypadł Polsce, koncentruje się 4/5 całej górnośląskiej produkcji przemysłowej, Szczecin więc w dużym stopniu stracił swe znaczenie pośredniczące w obrotach z Górnym Śląskiem, w szczególności zaś osłabiona została jego pozycja jako portu importującego rudę dla hut górnośląskich. Zarządzenia polityczno-komunikacyjne Polski działają nawet poza jej obszarem politycznym, wpływają (przez budowę magistrali węglowej i odpowiednie taryfy tranzytowe) na zaostrzenie się walki konkurencyjnej między Gdańskiem i Gdynią a Szczecinem przy dowozach rudy do wschodnio-morawskiego zagłębia przemysłowego.

W niemniejszym stopniu pojawienie się Polski na Bałtyku i jej polityka morska dotknęły interesy samego zaplecza szczecińskiego: wschodnie połączenia wodne ze Szczecinem — Warta i Noteć — zostały faktycznie przecięte, tak że Polska zachodnia odsunięta jest poza orbitę wpływów portu w Szczecinie, który równocześnie utracił swe dominujące znaczenie w całym zagłębiu górnośląskim, ograniczone obecnie jedynie do jego niemieckiej części.

Obok tych wszystkich, głęboko sięgających przeobrażeń w zapleczach i w sytuacji konkurencyjnej portów wschodnio-niemieckich, jako jeszcze jeden czynnik, który wpłynął na stan obrotów portów z ich zapleczem, oddziałała nowa taryfa przewozowa na kolejach Rzeszy. Celem reformy miało być zreorganizowanie niemieckiej gospodarki komunikacyjnej w ten sposób, aby poprawić sytuację rynkową dalej położonych ziem i skasować nadwyżki rolnicze prowincyj wschodnio-niemieckich przez umożliwienie i ułatwienie transportu tych artykułów do konsumentów środkowo- i zachodnio-niemieckich. To dobroczynne dla rolnictwa działanie nowych stawek, okazało się jednak niekorzystne dla portów, ponieważ w strukturze nowego systemu konieczne było zachowanie wysokich stawek dla krótkich dystansów. Wpływało to bardzo niekorzystnie na sytuację konkurencyjną portów, tych zwłaszcza, których zaplecze (jak np. w Prusach Wschodnich) zostało zwężone, wtedy bowiem promień działania portu, jeżeli chodzi o wywóz artykułów rolnictwa, ograniczony został do strefy nieznacznie przewyższającej 100 km.

Niemieckie porty zachodnio-bałtyckie, a więc obok Szczecina przede wszystkim Lubeka i Kilonia, zaczęły po wojnie jeszcze bardziej niż poprzednio odczuwać konkurencję wielkiego portu hamburskiego. I tak dogodne połączenia wodno-komunikacyjne Hamburga rzeką Łabą zostały poważnie rozszerzone wskutek wybudowania kanału śródlądowego. W dodatku specjalna taryfa przeładunkowa na Łabie umożliwia bezpośredni ładunek z pociągów na barki, a nowoczesne urządzenia składowe oraz wielka ilość stałych linii okrętowych ugruntowały przewagę nadłabskiego portu wobec jego mniejszych konkurentów, którym utrudniło to rozwinięcie własnych sfer wpływów.

Zresztą w ogóle nacisk, wywierany przez Hamburg na Szczecin, Lubekę i inne porty zachodniego Bałtyku, jest tak wielki, że o żadnym rozszerzeniu ich zapleczy w kierunku południowym lub zachodnim nie może być mowy; dla portów tych możliwa jest tylko walka obronna — o zachowanie dotychczasowych zapleczy.

IV
ZAPLECZE PORTÓW SKANDYNAWSKICH

Zagadnienie konkurencji portów skandynawskich jest zupełnie inne niż portów wschodnich i południowych wybrzeży Bałtyku. Wojna światowa nie stanowiła w ich rozwoju takiego przełomu, zaplecze portowe nie uległo żadnym zmianom polityczno-terytorialnym, a rozwój ich miał przebieg bardziej ciągły. Mimo to i tutaj poszczególne porty zetknęły się z poważnymi problemami konkurencyjnymi. Przede wszystkim omówimy tutaj porty fińskie.

Wyraźnie odseparowane od reszty jest zaplecze portów północno-botnickich, jakkolwiek między poszczególnymi portami daje się odczuć znaczna konkurencja. Podczas gdy Tornea i Kemi eksportują wyłącznie tylko drzewo laplandzie, doprowadzane tutaj przez Torneälf i linię kolejową Kemi-Rovaniemi, to port w Uleaborg obejmuje jako swe zaplecze, północno-wschodnią równinę botnicką. Podobnie ułożyły się stosunki w północnych portach zatoki botnickiej wywożących drzewo, których przywóz ogranicza się tylko do obsługi pewnych specjalnych gałęzi przemysłu, który wymaga dowozu surowców, i do sprowadzania środków żywności, przeznaczonych do miejscowego spożycia. Również i zaplecze portu Vasa jest ściśle ograniczone; jednak okręg ten jest jedną z niewielu naprawdę urodzajnych stref Finlandii i posiada względnie gęste zaludnienie, dlatego też i zapotrzebowanie na towary importowane jest tu stosunkowo wydatne. Znacznie większe jest już zaplecze Björnborga, który posiada dość rozwinięty przemysł portowy. Główne znaczenie Björnborga polega jednak na jego korzyst-

nym połączeniu z zapleczem. Z jednej bowiem strony jest on połączony przez Kumoelf z pojezierzem zachodnio-fińskim (jakkolwiek jest to droga wodna zaledwie tylko spławna), z drugiej zaś — port ten ma bardzo ważne dla importu połączenie kolejowe z jedynym większym, śródlądowym centrum przemysłowym Finlandii — Tammerforsem.

Na terytorialnie węższym zapleczu opiera się port w Abo, chociaż ważniejszy dla jego rozwoju jest fakt, że miasto to, o 63 tys. mieszkańców, jest drugim pod względem wielkości osiedlem Finlandii, a zarazem punktem centralnym bogatej prowincji, tak że ma pewne stałe i dość znaczne zapotrzebowanie na przywóz środków żywności i artykułów przemysłowych. Ważne jest tu również posiadanie przez Abo rozwiniętego przemysłu okrętowego, a przede wszystkim okoliczność, że port ten, podobnie jak ostro z nim konkurujące Hangö, jest jednym z dwóch niezamarzających zimowych portów, obsługujących całą Finlandię.

Sferę zaplecza portu w Helsinkach jest dość trudno określić. Należy tu również zwrócić uwagę, że Helsinki ze swą ćwiermilionową ludnością stanowią, jak na stosunki fińskie, bardzo duży ośrodek konsumpcyjny, tym bardziej, że rozporządzają znacznym przemysłem. Większa część importowanych tutaj surowców podlega przetworzeniu już w samych Helsinkach. Jest to bardzo korzystne, bo obrót nie ma już tylko owego wyłącznie przewozowego charakteru. Helsinki są, jak to wynika z przyrodzonych warunków, zarówno rynkiem dla towarów importowanych, jak i portem przywozowym w stosunku do swego najbliższego zaplecza, gdzie następuje dalsza obróbka importownych surowców, po czym dopiero towar przesyłany jest koleją dalej. Zaplecza portów Abo na zachodzie, a Kotka i Viborga na wschodzie zwężają jednak znacznie, i tak trudną do określenia, sferę działania portu w Helsinkach.

Zaplecze Viborga stanowią obszary przylegające do kolei karelskiej i systemu jezior Ładogi i Saimy. O ile dla wywozu drzewa w rachubę wchodzi tu przede wszystkim kanał Saimy, o tyle dla transportów przywozowych wybitne znaczenie ma karelska linia kolejowa. Zaplecze Viborga zostało do pewnego stopnia ograniczone na wschodzie z chwilą zamknięcia dowozu drzewa z jeziora Ładogi przez Newę, wskutek konieczności przeładunku kolejowego wzrosły bowiem znacznie koszty transportu. Również i na zachodzie dał się Viborgowi ujemnie odczuć rozrost portu Kotka, ale mimo to wszystko, nie tylko dzięki dużemu zapotrzebowaniu importowemu swej 50-tysięcznej ludności, ale także przede wszystkim dzięki dogodnemu połączeniu z wielkimi tartakami fińskimi nad wodospadem Imatra, port ten zdołał w zupełności utrzymać swe stanowisko jako miejsce przywozu dla swego znacznego zaplecza, a przede wszystkim jako port wywozowy rozległych, a udostępnionych przez dobre drogi wodne, terenów leśnych wschodniej Finlandii.

Najszybszy rozwój wykazał jednak port Kotka, posiadający w rzece Kymmene ważną drogę spławną, łączącą go z jeziorem Saima i z środkowo-fińskim obszarem jeziora Päinjänne. Przede wszystkim zaś punktem oparcia Kotki jest kolej Savo, która ciągnie się przez całą środkową Finlandię od południa aż daleko na północ i która umożliwia portowi dowóz fabrykatów i półfabrykatów drzewnych. Węższe zaplecze przemysłowe Kotki opiera się w pierwszej linii na przemyśle drzewnym, dlatego też i zapotrzebowanie tego okręgu na towary importowane jest znacznie mniej zróżnicowane, niż np. w Viborgu, Helsinkach lub Abo.

To krótkie omówienie, wykazuje nam charakterystyczny podział portów fińskich na przywozowe i wywozowe. Prawie wszystkie porty Finlandii, leżące nad Zatoką Botnicką, są typowymi portami wywozowymi, i to głównie drzewnymi. Również i dla Viborga i Kotki wywóz drzewa, ale już głównie w formie obrobionej, odgrywa rolę decydującą. Oba te porty są jednak zarazem portami przywozowymi dla pewnej części kraju, a przede wszystkim dla swego uprzemysłowionego bliższego zaplecza. Natomiast charakter portów bardziej przywozowych niż wywozowych uwydatnia się w Helsinkach, Hangö i Abo, jakkolwiek w ramach ogólnych obrotów wywóz i dla Helsinek odgrywa znaczną rolę.

Podobnie też i rozgraniczenie sfer działania poszczególnych portów szwedzkich da nam wyraźny rozdział między szwedzkimi zapleczami przywozowymi i wywozowymi. Tak więc niewątpliwie w zasięgu portu sztokholmskiego leży obsługa całego przywozu do obszarów środkowo-szwedzkiego zagłębia przemysłowego Bergslagen i terenów drzewnych na południo - zachód od stolicy. Wywóz rudy szwedzkiej koncentruje się w Oxelösund, a w mniejszym stopniu w Gävle, norlandzki zaś eksport drzewny skupia się we własnych norlandzkich portach przy ujściu rzek. W odniesieniu jednakże do przywozu wszystkie te porty, prócz Gävle, który rozporządza własnym węższym zapleczem, leżą w obrębie sfery działania Sztokholmu, co wiąże się zresztą także z ich zimowym zamarzaniem. Ale również i porty południowe od Sztokholmu aż po Karlshamn, a więc aż do północnych granic prowincji Skanii, zależne są w dużej mierze, jeżeli chodzi o przywóz, od głównego portu rozdzielczego, jakim jest Sztokholm, jedynie tylko w zakresie wywozu są one dość samodzielne. Z punktu widzenia przywozu zaliczyć musimy do zaplecza portu sztokholmskiego nie tylko tę strefę nadbrzeżną, ale również

i środkowo-szwedzki obszar leśny oraz przeważną część środkowo - szwedzkiego pojezierza.

Reasumując to wszystko, uznać należy, że zaplecze portu sztokholmskiego jest inne dla przywozu, a inne dla wywozu. O ile bowiem z punktu widzenia wywozu strefa ta obejmuje szeroki pas nad szwedzkimi brzegami Bałtyku i sięga na zachód w głąb Półwyspu Skandynawskiego, o tyle zaplecze w sensie przywozu ogranicza się tylko do bliższego okręgu jeziora Mälar.

Ustalić zatem można, że o ile zaplecze Sztokholmu ma wielkie znaczenie przede wszystkim dla przywozu, o tyle również i Göteborg posiada dla zachodniej Szwecji wielkie znaczenie jako port przywozowy, choć mimo to w stosunku do swego zaplecza zachowuje swe dominujące stanowisko właśnie jako port wywozowy. O ile bowiem dla zaplecza Sztokholmu przywóz jest nieporównanie większy od wywozu, o tyle nie da się tego powiedzieć o Göteborgu. W przywozie do portu göteborskiego odgrywa wprawdzie również dużą rolę dowóz środków żywności, ale jednak daleko ważniejszy jest tam przywóz węgla, olejów mineralnych, surowców włókienniczych, a wreszcie towarów kolonialnych. Podczas gdy Sztokholm, dzięki specjalnej ustawie o żegludze przybrzeżnej, obsługuje w zakresie przywozu całe wschodnio-szwedzkie wybrzeże Bałtyku, to leżące w sferze działania Göteborga wybrzeże koło Kattegatu i mały odcinek brzegu Skagerraku, graniczący ze Szwecją, nie stanowią nawet czwartej części tamtego. Poza tym Skania, jak na to wskazuje obserwacja ruchu transportów kolejowych, nie należy do zaplecza Göteborga, a do sfery działania Malmö. Jedynie w zakresie wywozu ze Skanii wzrasta stopniowo znaczenie portu göteborskiego, mimo ostrej walki konkurencyjnej z Malmö, którego wpływ rozciąga się aż ku południowym granicom Szwecji. Zresztą ścisłe rozgraniczenie między sferami działania Sztokholmu i Göteborga jest niełatwe; oba porty spełniają pewne funkcje specjalne, gdy jednak oblicze Sztokholmu zwraca się bardziej na wschód, to ekspansja Göteborga kieruje się bardziej na zachód. Nadmorskie położenie Göteborga w punkcie stycznym między Skagerrakiem a Kattegatem, pozwala temu portowi zająć stanowisko łącznika między portami Bałtyku i Morza Północnego, podczas gdy Sztokholm reprezentuje jedynie czysty typ wielkiego portu bałtyckiego. Prócz tego Göteborg ma znaczną przewagę nad Sztokholmem, gdyż dzięki skupieniu zaoceanicznych linii okrętowych, grupuje w ten sposób cały ruch pasażerski, zarówno emigracyjny, jak turystyczny. Skoncentrowanie dróg zaoceanicznych w Göteborgu stwarza tu lepsze niż w Sztokholmie warunki dla wytworzenia się ośrodka handlu towarami kolonialnymi, surowcami włókienniczymi, tytoniem i in.

Istnieją wreszcie między obu portami znaczne różnice, jeśli chodzi o ich stosunek do krajów, które obsługują: Sztokholm jest bowiem przede wszystkim portem szwedzkim, jakkolwiek ma pewne znaczenie przeładunkowe w odniesieniu do Finlandii, podczas gdy Göteborg dzięki swemu położeniu należy do wejściowych portów Bałtyku i staje w jednym szeregu z Kopenhagą i Hamburgiem.

Prócz Sztokholmu i Göteborga, inne jeszcze porty, jak Malmö, Gävle i Helsingborg posiadają zaplecza większe ponad zasięg miejski, mimo to jednak tylko strefa wpływów Malmö posiada większe znaczenie, choć i ta terytorialnie nie jest duża i pokrywa się jedynie z obszarem prowincji Skanii.

Najprostsze i najmniej powikłane stosunki gospodarczo-komunikacyjne panują w Danii, gdzie zaplecza portów pokrywają się z politycznym obszarem państwa. Gospodarczy charakter zaplecza przy prawie wyspiarskim położeniu samej Jutlandii powoduje, że na sposób i przedmiot obrotu portowego decydujący wpływ wywiera rolnictwo. Z tego też względu, również i w obrocie przywozowym napływają do portów duńskich znaczne ilości paszy i zboża. Jednostronny rozwój duńskiej gspodarki rolnej pozwala, jeżeli chodzi o hodowlę, dostarczać do portów dość znaczne ilości produktów hodowlanych na wywóz, są one jednak ilościowo oczywiście znacznie niższe niż masy przywożonych zbóż.

Daleko mniejsze znaczenie niż produkcja rolna i hodowlana ma w ramach duńskiej gospodarki wytwórczość przemysłowa, która z małymi wyjątkami (środki żywności, cement, przemysł okrętowy) służy zapotrzebowaniu własnego kraju. Dla gospodarki komunikacyjnej ważne jest to o tyle, że duńskie placówki portowe, które są zarazem ośrodkami przemysłu przetwórczego, wskutek znacznego zapotrzebowania na surowce przemysłowe wymagają dużych transportów przywozowych.

V

PRZEMIANY STRUKTURALNE W HANDLU BAŁTYCKIM

Przemiany w sferze działania portów wschodnio-bałtyckich, utrata rosyjskiego zaplecza i rosyjskiego handlu tranzytowego odbiły się na większości portów w sensie znacznego zmniejszenia przeładunku towarowego.

W Kłajpedzie znaczna przed wojną przewaga wywozu nad przywozem, przemieniła się w wyraźną przewagę ruchu importowego nad eksportowym; o ile bowiem wywóz w porównaniu z okresem przedwojennym spadł o po-

łowę, to równocześnie o $^1/_3$ wzrósł przywóz. W Libawie cały ruch przywozowy obniżył się do $^1/_4$ poziomu przedwojennego, wywóz zaś spadł jeszcze więcej, do $^1/_5$ stanu poprzedniego. Upadek ten obrazuje dostatecznie, znaczenie, jakie miała utrata rosyjskiego ruchu tranzytowego. Ogólny przywozowy i wywozowy przeładunek towarowy w porcie ryskim, który w 1912 r. wyniósł 4,2 mil. ton, spadł w r. 1934 do 1,9 mil. ton, wykazując znaczne zmniejszenie ruchu portowego, przy czym przywóz obniżył się w jeszcze większej mierze niż wywóz.

W Tallinnie ruch wywozowy wprawdzie tylko nieznacznie zmniejszył się w zestawieniu z ostatnimi laty przed wielką wojną, natomiast ruch przywozowy wskutek utraty zaplecza leningradzkiego obniżył się o $^1/_3$. Jedynie Leningrad wykazał w swym obrocie wywozowym w ostatnich latach nadwyżkę w porównaniu z okresem przedwojennym.

Ruch portowy w Gdańsku wykazuje za lata 1924—1926 znaczny wzrost wywozu, podczas gdy przywóz spadł prawie do połowy poziomu przedwojennego. Od r. 1927 począwszy ruch przywozowy portu gdańskiego zaczął wzrastać (import rudy i złomu żelaznego), jednak już od 1930 r. następuje powolny spadek, tak że w ostatnich latach przywóz osiągnął zaledwie niecałe $^2/_3$ stanu z przed wielkiej wojny. Aż do 1931 r. wzrastał natomiast nieprzerwanie ruch wywozowy Gdańska. Obecnie import przez Gdynię rośnie stale, podczas gdy takiż ruch w Gdańsku maleje w sposób katastrofalny. Jeszcze bardziej znamienny jest wzrost wywozu przez Gdynię. W ciągu okresu od r. 1926 do 1929 wywóz ten co rok ulegał podwojeniu, po czym już wzrastał rocznie o jedną trzecią. Porównanie tego rozwoju z sytuacją Gdańska, wykazuje, że wywóz z portu gdańskiego zaczął zamierać właśnie w tym czasie, gdy Gdynia rozwijała się w niepohamowanym tempie. Z drugiej zaś strony, o ile przed wojną pod względem ilościowym wywóz i przywóz towarów przez port w Gdańsku mniej więcej się równoważyły, o tyle już przed r. 1926 sytuacja zmieniła się zdecydowanie na korzyść eksportu. Z chwilą rozpoczęcia przez Polskę ofenzywy węglowej, wywóz wzrasta jeszcze silniej, tak że ogółem w Gdańsku i Gdyni stosunek przywozu do wywozu przedstawia się jak 1:12. Powoduje to wybitnie niekorzystny bilans ładunków w obu portach.

Na obrotach portu szczecińskiego zaciążyła poważnie utrata zaplecza wschodnio-górnośląskiego; wpłynęło to na zmniejszenie przywozu (głównie rudy żelaznej), podczas gdy wywóz waha się silnie w poszczególnych latach, ale nie wykazuje tak zasadniczych zmian. Stosunkowo znaczne przemiany wykazuje natomiast obrót portów lubeckiego i kilońskiego.

W obrotach portów fińskich przeważa ruch wywozowy (głównie eksport drzewny), który przewyższa przywóz więcej niż dwukrotnie. Typowymi portami eksportowymi są fińskie porty Zatoki Botnickiej oraz Viborg i Kotka, podczas gdy Helsinki, Abo, Hangö i Vasa służą głównie importowi.

Natomiast bilans przeładunku portów szwedzkich jest w dużej mierze, jeśli chodzi o wywóz i przywóz, zrównoważony, chociaż w Sztokholmie i Malmö przeważa import (stosunek wywozu do przywozu przedstawia się dla portu w Sztokholmie jak 1:10, a dla Malmö jak 1:4), a Göteborg, choć jest również przede wszystkim portem przywozowym, ma już jednak bardziej zrównoważony bilans przeładunkowy. Wyłącznie wywozowi służą porty, zatrudnione tylko przeładunkiem rudy, jak Lulea i Oxelösund, oraz norlandzkie i środkowo-szwedzkie porty drzewne.

Porty duńskie w ogóle, a główny port kraju, Kopenhaga, przede wszystkim, mają zgodnie ze strukturą swego zaplecza, tak przed jak i po wojnie, charakter przede wszystkim pzywozowy.

Przed wojną zatem, ogólnie biorąc, przywóz przeważał w Rewlu, Petersburgu, Szczecinie, Lubece, Kilonii, Kopenhadze, Malmö, Sztokholmie, Helsinkach i Abo. Przewaga wywozu istniała natomiast w portach Kłajpedy, Windawy, Viborga, Kotki oraz we wszystkich szwedzkich i fińskich portach Zatoki Botnickiej, a także w szwedzkich portach, poświęconych eksportowi rudy. Mniej więcej zrównoważony bilans przywozu i wywozu miały przed wojną: Libawa, Ryga, Królewiec, Gdańsk i Göteborg.

Po wojnie światowej wskutek przemian strukturalnych wywozowe stały się porty: Leningrad, Gdańsk, Gdynia; natomiast Ryga, Królewiec i Kłajpeda przekształciły się na zdecydowanie przywozowe.

Jeśli obserwować dokładniej system handlu bałtyckiego, to okaże się, że zasadniczy ton nadaje obrotom przywóz i wywóz towarów masowych, niskowartościowych, jak ruda, piryty, węgiel, koks, nawozy sztuczne i fosfaty, drzewo i celuloza, kamienie, cement, piasek, zboże i pasza. W o wiele mniejszym stopniu są przedmiotem handlu bałtyckiego wartościowe artykuły rolne, jak mąka, cukier, melasa, mięso, masło, bydło, ryby lub też cenniejsze fabrykaty, jak wyroby metalowe i maszyny, gotowe towary i półfabrykaty włókiennicze, lub droższe surowce zamorskiego pochodzenia, jak oleje mineralne, kauczuk, ryż, owoce południowe itp. Obrót tymi wysokowartościowymi towarami skurczył się po wojnie w cyfrach absolutnych, a i w stosunku proporcjonalnym zmniejszyło się jego znaczenie w handlu bałtyckim. Objaw ten jest następstwem zmian strukturalnych w zapleczach Bałtyku. Na zmniejszenie się obrotów towarami wartościowymi wpłynął z jednej strony spadek rosyjskiego importu półfabrykatów i artyku-

łów konsupmcyjnych oraz rozwój przemysłu przetwórczego w Skandynawii i państwach wschodnio - bałtyckich, z drugiej zaś strony przyczynił się do tego zanik rosyjskiego wywozu rolnego (mięso, dziczyzna, jaja, masło itd.), który tylko częściowo i w niektórych jedynie dziedzinach (bekony, masło) da się uzupełnić przez wzrost produkcji Finlandii, krajów wschodnio-bałtyckich i Polski.

Podobnie jak suma i rodzaj handlu bałtyckiego, tak i kierunek handlu poszczególnych portów uległ daleko idącej ewolucji w następstwie zmian strukturalnych w zapleczach. Najznamienniejsze jest w obrotach portów bałtyckich przerwanie przedwojennego wywozu rosyjskich produktów rolnych i drzewa do Anglii, Belgii i Holandii w zamian za dostawy węgla angielskiego. Wskutek odpadnięcia produkcji rosyjskiej znaczenie zachodnio-europejskiego handlu wywozowego zredukowane zostało pod względem ilościowym do drobnego ułamka obrotów przedwojennych; ale choć dzisiejszy, zredukowany ruch wywozowy zachował przedwojenny kierunek, to jednak wskutek wkroczenia Polski na Bałtyk ładunki powrotne węgla angielskiego zostały uniemożliwione, wobec czego dzisiejszy handel bałtycki pod względem frachtowym jest bardziej niekorzystny.

Przedwojenny handel portów południowych wybrzeży Bałtyku ciążył również ze swym rolniczym i leśnym charakterem wywozu w kierunku rynków zachodnio - europejskich, skąd otrzymywał także ładunki powrotne węgla angielskiego, przeznaczonego dla niemieckich obszarów nadbałtyckich. Zmienia się to po wojnie, przy czym wyparcie węgla angielskiego nastąpiło tu nie z powodu konkurencji węgla polskiego, ale własnego, dostarczanego bądź koleją z zachodniej części Górnego Śląska, bądź też sprowadzanego drogą morską z obszarów nad Renem i Ruhrą.

Zasadnicze znaczenie dla kierunków handlu bałtyckiego miała jednak zmiana w kierunku ekspansji portów Gdańska i Gdyni. W zakresie przywozu dla portów tych najwybitniejszą rolę odgrywa Anglia i zachodnie kraje kontynentu, poza tym Szwecja (dowóz rudy) i Niemcy. Dla wywozu wzmożonego znacznie wskutek eksportu drzewa, proporcjonalny udział Anglii zmniejszył się (choć ilościowo pozostał na tym samym poziomie), wywóz zaś do Niemiec ma znaczenie drugorzędne, a nawet w ciągu ostatniego dziesięciolecia znacznie się zwęził; znacznie natomiast — i ilościowo i w stosunku do całego wywozu — wzrósł eksport do Belgii, Holandii i Francji (węgiel). W pierwszym jednak rzędzie, w ścisłym związku z ofensywą węglową, wzrósł gwałtownie wywóz obu tych portów do państw skandynawskich i wschodnio-bałtyckich, przede wszystkim do Szwecji i Danii.

Dlatego też pojawienie się Polski na Bałtyku i polski eksport węglowy w ramach polityki morskiej oznacza dla kierunku obrotu towarowego na Bałtyku moment przełomowy, który zarówno na skandynawski jak i wschodnio-bałtycki ruch żeglugowy oddziałuje bardzo niekorzystnie.

W wyniku naszych rozważań na temat ruchu komunikacyjnego na Bałtyku należy podkreślić, że gruntowna zmiana w bałtyckim ruchu towarowym i okrętowym w czasach powojennych jest następstwem przeobrażeń w zapleczach portów bałtyckich, a przede wszystkim jest rezultatem wyparcia Rosji z Bałtyku i wkroczenia nań Polski.

Ruch statków na Bałtyku uległ zwiększeniu, ale w sposób zupełnie niewspółmierny z obrotem towarowym. Wyparcie Rosji odciągnęło od handlu bałtyckiego wielkie ilości towarów, a choć pojawienie się Polski na Bałtyku przyciągnęło doń pewne masy towarów, to jednak podziałało to na żeglugę jako czynnik niszczący w stosunku do rynku frachtowego i pogorszyło bilans tonażu handlu bałtyckiego. Wzrost ilości transportów i ruchu okrętowego zwiększył jedynie lokalne znaczenie tej komunikacji. Tak więc nowe wytyczenie granic w rejonie bałtyckim oddziałało nie tylko na obroty poszczególnych portów z ich zapleczami, ale przeciwnie, dotknęło podstawy handlu na Bałtyku i całego mechanizmu komunikacyjnego. Te przemiany polityczne nie są jedynie zagadnieniami o znaczeniu lokalnym, lecz przede wszystkim są czynnikami istotnymi dla gospodarki światowej.

Tłum. z niem. St. Gluecksman

WILLIAM J. ROSE (Londyn)

ROLA WISŁY W POLSKIEJ KULTURZE

W nowszych i ściślejszych badaniach życia ludzkiego coraz mniejszą wagę przypisuje się uwydatnianym dawniej rasowym różnicom między ludźmi, a zastępuje się je różnicami typu. Typy ludzkie uważa się nie tyle za wynik urodzenia i pokrewieństwa, ile za wypadkową dwóch innych czynników: po pierwsze, życia zawodowego danego ludu, kształtującego od wieków całą umysłowość i typ fizyczny; po drugie, fizycznego otoczenia — daru matki natury, narzucającego w dużej mierze wybór zawodu, z którego żyją mężczyźni i kobiety.

Socjologowie używają dziś terminu „styl życiowy“ lub „typ kulturalny“ na oznaczenie ogółu nawyków i dyspozycyj, cechujących dany lud w danym czasie, i odpowiadający im termin „obszar kulturalny“ dla zamieszkałego przez ten lud terytorium. Słowo „kultura“ obejmuje tu zarówno materialne, jak i duchowe czynniki, uważane zazwyczaj za składniki cywilizacji. Toteż możemy spotkać odmienne typy kulturalne na równinach, np. na wielkich pustyniach bądź na preriach Ameryki Północnej, lub typy kulturalne, występujące w okręgach wielkich gór. Zupełnie odrębne formy życiowe istniały od dawna na wybrzeżach poszczególnych jezior i mórz. Niektóre najbardziej znamienne typy kulturalne dojrzały wzdłuż brzegów rzecznych.

I

Najstarsze znane nam cywilizacje narodziły się nad trzema sąsiadującymi rzekami — Nilem, Eufratem i Indusem. Nie trudno zrozumieć, dlaczego tak było — i dlaczego naturalny bieg rzeczy tak wielokrotnie skłaniał ludzi do osiedlania się nad brzegami rzek. Nic dziwnego, że myśl o wielu narodach kojarzy się nam dziś — nie zawsze z naukowych powodów — z myślą o jakiejś znanej rzece. Przypomina się Tyber lub Tamiza, Wołga lub Ganges, Ren lub „królowa rzek“ — Missisipi. Wybrzeża ich służyły za pastwiska i siedziby, wody dostarczały ryb i nawadniały ziemię oraz były wygodnym środkiem komunikacji. Wzdłuż nich zakładano osady i wioski, wznoszono zamki, budowano miasta. Z niektórymi miejscami wiązano istnienie duchów lub bogów, bądź też — z kolei — bohaterów wojny czy pokoju. Przekazywano sobie opowieści i legendy — jak na tle osnutego baśniami Renu — wzbogacające tradycję kulturalną, kształtujące język i tworzące podstawę przyszłej literatury.

Z otaczających wyżyn spływały strumienie, których prąd wyzyskiwano do mielenia zboża lub do obróbki drzewa. Przy ujściach dopływów powstawały ośrodki przemysłu i handlu, które częstokroć miały się później rozwinąć w wielkie miasta. Na koniec na brzegu morza lub blisko niego wyrastał zazwyczaj port morski, miejsce spotkania tych wszystkich, którzy trudnili się sprzedażą i kupnem. W ten sposób ściągały ludzi z daleka rolnictwo i rzemiosło, handel i transport, a rzeka była zawsze łącznikiem. Materialne czynniki, takie jak mieszkanie w tej samej okolicy, wspólna walka o byt i zbiorowe dążenie do wciąż nowych zwycięstw w walce o bogactwa matki Ziemi, wszystko to wzmacniało istniejące już więzy zarówno pokrewieństwa, jak i języka. Niezliczone pokolenia mrówczą pracą budowały nasze wspólne dziedzictwo: przewodnie idee naszego życia i służące nam instytucje.

W wielu wypadkach takie zbiorowe doświadczenie prowadziło do stworzenia na danym obszarze państwa. Szczęśliwe kraje, gdzie się to mogło dokonać harmonijnie, gdzie siły przyrody i duchowe więzy współdziałały bez poważniejszych tarć. Wynikiem było mniej lub więcej jednolite państwo narodowe. Gorzej powiodło się ludom, których rodzimą rzekę pocięły różnorodne granice. Tak było na przykład z Dunajem, który pokrajały pasma górskie i nad którego brzegami tak często walki zakłócały spokojną pracę. Najgorszy los przypadł tym, którzy ze swej „matki-rzeki“ uczynili granicę, poprzez którą całe wieki toczono walki, jak to było z Renem, który stał się widownią większego rozlewu krwi i zniszczenia niż brzegi jakiejkolwiek innej rzeki w Europie.

Wisłę można słuszniej niż większość innych rzek nazwać od źródeł do ujścia rzeką

narodową.[1] Jest ona prawdziwą karmicielką i niezaprzeczoną własnością Polaków. Wprawdzie u jej ujścia leży Gdańsk — miasto nie będące wyłącznie polskim, lecz to nie zaprzecza mojemu twierdzeniu. Hanzeatyckie miasta wyrastały wzdłuż północnych wybrzeży kontynentu z czysto zarobkowymi celami. Były przy tym nieraz zdumiewająco międzynarodowe i nigdy, aż do naszych czasów, nie dbały ani trochę o politykę. Pod uwagę należało brać jeno charakter zaplecza — a był on w tym wypadku słowiański, polski. Przez szereg stuleci owi Polanie, zrazu półpasterskie plemiona, zajmowali szeroką przestrzeń równin, rozciągających się na północ od Karpat, a nadawane przez nich nazwy miejscowości sięgały w późnym średniowieczu daleko w głąb dzisiejszych Niemiec. W miarę coraz silniejszego naporu ludów germańskich na wschód, panoszenie się niemczyzny na ziemiach północnych rosło, dochodząc do szczytu w okresie sprowadzenia Krzyżaków w XIII wieku. Oni to wznieśli warowny zamek tam, gdzie leży Toruń, a później, nieco w dół rzeki, Malborg. Ta ekspansja niemieckich interesów — gospodarczych, kulturalnych i politycznych — stanowi czynnik niezgody, a nawet tragedii w historycznym dramacie Wisły. Nie możemy tu wnikać w dzieje tej walki, ani w to, jak rozbiory Polski rzuciły na rzekę swój cień w postaci złośliwych granic w poprzek serca narodu, dzieląc kraj między Rosję i Prusy, oraz dopuszczając do spółki Austrię.

Wokoło Wisły i jej przeszłości wytworzyła się bogata literatura, rosnąca z każdym dziesięcioleciem. Literatura ta zasługiwałaby na odrębne studium, lecz w krótkiej naszej pracy nie możemy poświęcać jej za dużo miejsca. Tutaj można jedynie zwrócić uwagę czytelnika na pewne aspekty tego wielkiego tematu i dopomóc mu nieco w ogarnięciu wzrokiem surowego materiału, z którego narodziła się kulturalna wielkość Wisły. Nie trzeba dodawać, że rozprawa ta powstała przeważnie na podstawie własnych spostrzeżeń i wspomnień.

II

Istnieje słynny wiersz Mickiewicza, w którym autor przenosi czytelnika na najwyższy szczyt Tatr i stąd każe mu spojrzeć ku północy na wielką połać wzgórz, równin i błot, rozciągających się aż do odległego Bałtyku. Jeśliby można było sięgnąć wzrokiem, ujrzałoby się na lewo wąską wstęgę Wisły opuszczającej wyżynę śląską, płynącej następnie prawie wprost na wschód, gdzie — dobrze już na prawo — łączy się z Sanem i skręca ku północy. Na nizinach zmierza wytrwale ku północo-zachodowi, zasilona przez Bug i mniejsze dopływy, aby ostatecznie — raz jeszcze skręciwszy ku północy — dotrzeć do wybrzeży Bałtyku. Siedemset lat temu można było naliczyć wzdłuż jej brzegów pół tuzina ośrodków handlu i kultury, z których kilka było już wówczas starymi osiedlami, pamiętającymi pogańskie dni: najbliżej leżał Kraków ze swym zamkiem, duchownymi instytucjami i początkami życia świeckiego — materialnego i kulturalnego; dalej na prawo, gdzie Wisła łączy się z Sanem, nie mniej malowniczy Sandomierz, również z zamkiem, kościołami i rynkami; w dali na widnokręgu trzy dalsze grody — Płock, Włocławek i Toruń, będące także kulturalnymi i materialnymi twierdzami, niemal placówkami cywilizacji; wreszcie u ujścia rzeki dumny Gdańsk pod opieką wielkiego kościoła Panny Maryi.

Tematem mej rozprawy jest jedność obszaru wiślanego i nic nie świadczy o niej lepiej od wymienionych przed chwilą miast. Początki ich sięgają łacińskiego chrześcijaństwa, które dotarło do Polski przez Europę środkową i częściowo przez niemieckich misjonarzy. Weźmy na przykład benedyktynów, których cywilizujące i szerzące wiarę instytucje rozsiane były po całym kraju. Dzięki nim spotykamy wszędzie ten sam styl budowlany — wcześniejszy lub późniejszy gotyk. Również organizacja życia zawodowego i handlu jest wszędzie jednakowa, przeważnie na wzór średniowiecznych cechów. Niemieckie wpływy w polskim życiu miejskim były naonczas wyjątkowo silne, lecz nie było w nich wtedy nic z dzisiejszego nacjonalizmu. Ludzie byli katolikami lub byli poganami — dalej na wschodzie szerzyło się prawosławie, lecz nie dotarło nigdy do Wisły. Można jeszcze dodać, że szkoły, których wpływ począł się właśnie wówczas przejawiać, były także jednego typu — kościelnego. Nic więc dziwnego, że gdy na wschód od Pragi powstała pierwsza wszechnica w Krakowie w 1364 roku, podążyła tam młodzież; wśród niej był syn toruńskiego mieszczanina, Mikołaj Kopernik, który później zasłynął jako największy astronom swoich czasów.

To nie przypadek, że ów syn mieszanego polsko-niemieckiego małżeństwa, który wychował się nad brzegami dolnej Wisły, nie wyjechał na zachód, do Lipska lub Heidelbergu, lecz do Krakowa w górnej części rzeki. Na dalsze studia udał się oczywiście do macierzystych wszechnic Italii, lecz podstawy swego wykształcenia zdobył na ziemiach polskich. Dla tego samego powodu nie dziwi nas, że w całym tym okresie spotykamy na uniwersytecie krakowskim rzesze studentów ze Śląska, który należy właściwie do zlewiska Odry, a dorzecze Wisły obejmuje tylko jego graniczne części wyżynne. Kraj ten w dodat-

[1] Nawadniany przez Wisłę i jej 21 dopływów obszar ma przeszło 198.000 km², a ogólna spławna i żeglowna długość sięga 4500 km.

ku od dawna już oderwał się od państwa polskiego. Kulturalna łączność wzięła jednak górę.

Istniały bowiem wystarczające powody, aby Kraków stał się ośrodkiem handlu i kultury od średniowiecznych czasów po nasze dni. Nie tylko leżał nad Wisłą, lecz także przezeń prowadził główny trakt z nad Morza Czarnego, biegnący na północ od linii Karpat i wiodący do Wrocławia, Lipska i wybrzeży Morza Północnego. Prócz tego w pobliżu przebiegała starożytna droga, łącząca Dunaj z Bałtykiem — owa słynna rzymska droga handlowa, rozstająca się z Dunajem niedaleko dzisiejszej Bratysławy, przechodząca przez Bramę Morawską na równiny Polski i dążąca tędy ku Gdańskowi, zahaczając po drodze o źródła Wisły i kończąc się u jej ujścia — skarbnicy cenionego bursztynu.

Lecz nas obchodzi tu raczej sama rzeka jako własność polskiego ludu i jako podstawa jego dobrobytu. Sprawy materialne — handel i przemysł — bardzo wcześnie poczęły odgrywać swą rolę. Już na długo przed końcem wieków średnich Wisła była szlakiem handlowym i komunikacyjnym. Rzecz prosta, że nigdy nie osiągnęła znaczenia równego Renowi ani nawet Tamizie — chociażby dlatego, iż była narażona na najazdy ludów azjatyckich, a nawadniane przez nią ziemie były wciąż jeszcze skąpo zaludnione. Źródłem poważnych trudności był już sam charakter rzeki. Wypływająca z wysokich gór i zasilana licznymi dopływami, ulegała nagłym wylewom. Przepływając duże odległości po bardzo płaskich ziemiach, miała zbyt mały spadek, aby móc się uporać z tym nadmiarem wody, a w dodatku — ponieważ źródła jej leżą na południu, a ujście daleko na północy — często ścinał ją lód, wywołując fatalne skutki dla przebywanych ziem i dla regularnej komunikacji.

Stałe zmiany prądu, okresy powodzi przeplatane okresami niskiej wody, niespodzianki mokrych i suchych pór roku — te i inne czynniki domagały się regulacji i robót kontrolnych, których przeprowadzenie było w owych czasach niemożliwe. Niewątpliwie można już było do nich przystąpić w XIX wieku, gdyby nie to, że ogromna część rzeki była wówczas w rosyjskich rękach. Dla władz rosyjskich Wisła miała znaczenie jedynie jako pożyteczna linia obronna i dlatego w pierwszym okresie wojny światowej front ich opierał się na Modlinie i Dęblinie. W każdym razie nie zależało im na rozwijaniu i ulepszaniu rzeki, której zarówno źródła, jak i port morski, były w obcych rękach. Wszystko to uległo dziś zmianie i, jeśli pozwolą środki, przeprowadzi się dwie rzeczy konieczne do uczynienia z Wisły głównej arterii polskiego życia gospodarczego i kulturalnego: po pierwsze — uregulowanie brzegów odpowiednimi tamami, po drugie zaś — budowa w dolinach górskich wielkich zbiorników na okresy powodzi.

Od wielu pokoleń spławiano Wisłą głównie dwa rodzaje towarów: drzewo i zboże (pszenicę i żyto). Najbardziej odpowiednim okresem dla spławu drzewa były wysokie wody wiosenne lub jesienne, choć flisom groziły wówczas wielkie niebezpieczeństwa i należało uważać, aby transport drzewa nie ugrzązł na uboczu od głównego nurtu rzeki. Warunki te nie sprzyjały przewozowi zboża, toteż trzeba było ułatwiać przechowywanie go, o czym powiemy nieco więcej.

Spławianie pni drzewnych do Bałtyku rozpoczęło się na dużą skalę już w XIII wieku, zrazu z mazurskich lasów, przylegających do błotnistych ziem wybrzeża, później zaś ze wzgórz u stóp Karpat, skąd było o wiele dalej i skąd drzewo szło zwykle najpierw dopływem, na przykład Sanem. Romantyczne życie flisaków, znane pod nazwą flisactwa — zawodu i kunsztu zarazem — zasługuje na opowiedzenie. Nie ulega wątpliwości, że żadne upiększanie nie zatrze w nim elementów tragedii, związanej z opuszczaniem wiosek przez bardziej żądną przygód młodzież, pogrążającą się w życie pełne fizycznych i moralnych niebezpieczeństw, z którego wielu już nigdy nie wracało. Wystarczy stwierdzić, że flisactwo zdobyło sobie miejsce w tematyce literatury i sztuki. Piękny bronzowy pomnik flisaka na dziedzińcu toruńskiego ratusza zwraca uwagę turystów.

Urok życia flisackiego rozumiano już w wielkich dniach polskiej literatury. Klonowicz, jeden z pierwszych polskich poetów-mieszczan, napisał poemat *Flis,* w którym maluje piękny obraz rzecznego życia.

Wywóz zboża rozpoczął się w XIV wieku — na razie na małą, lecz stale rosnącą skalę. Corocznie kilkadziesiąt barek szło do Gdańska, lecz już wkrótce okoliczności miały się zmienić, pociągając za sobą niebywały rozwój zarówno produkcji zboża, jak i jego eksportu. Dwie były główne przyczyny tej zmiany: wojny śródziemnomorskie między flotami tureckimi a chrześcijańskimi (przeważnie weneckimi), zagrażające bezpieczeństwu handlu, oraz wzrost ludności miast Holandii i Anglii. Był to okres największego rozkwitu Gdańska, jako jednego z głównych portów Europy. „Bandera gdańska, dwa krzyże białe, okryte koroną polską, w polu czerwonym, powiewała odtąd na Bałtyku i aż hen, na zachodnich i południowych morzach“, pisze Askenazy. „Szły przez Gdańsk do Polski wyroby przemysłu angielskiego, głównie sukna tameczne (Laken); szły tędy do Anglii zboże, mąka oraz drzewo polskie sosnowe i dębowe, wkrótce wyłącznie niemal używane przez flotę brytyjską... Jeden tylko Amsterdam mógł równać się podówczas z polskim Gdańskim, jako ogniskiem wszechświatowego handlu zbożowego“

Przed końcem XV stulecia do 600 statków ze zbożem opuszczało corocznie miasto. Już niedługo potem zaczęła rosnąć leżąca w samym sercu równiny osada nad Wisłą, która miała się później stać miastem Warszawą, stolicą Rzeczypospolitej Polskiej. Za świadectwo jej od samego początku bliskich stosunków z Gdańskiem może służyć Rynek Starego Miasta.

Państwo rozumiało wagę nowych dróg komunikacyjnych. Konstytucje z lat 1447, 1496 i następnych, nie tylko ustanawiały przepisy przewozowe, lecz także dały początek robotom inżynierskim, mającym ulepszyć warunki żeglugi. Równiny Polski były śpichlerzem Europy; ilość statków odpływających z Gdańska ze zbożem wzrosła przez sto lat dwukrotnie, osiągając maksimum 1867 w przededniu wojny trzydziestoletniej. Wśród żeglarzy przeważali Holendrzy i Anglicy.

Wspomniałem już sprawę przechowywania zboża. Do dziś dnia w różnych miejscowościach nad Wisłą stoją lepiej lub gorzej zachowane resztki starych śpichrzów, szczególnie w malowniczym Kazimierzu. Śpichrze te budowano tak, aby się mogły oprzeć burzom, powodziom i zębowi czasu, toteż, choć od dawna już je opuszczono, obecność ich na całej przestrzeni Wisły, od gór aż do morza, jest tylko jeszcze jednym dowodem zasadniczej jedności rzecznego układu.

III

Rozprawie tej można zarzucić, że zajmuje się przede wszystkim sprawami handlu narodowego, więc musimy pokrótce wspomnieć o rzeczach, należących nie tyle do materialnej, ile do kulturalnej, duchowej dziedziny. Wymieniałem już znany poemat Klonowicza, prócz niego należy wspomnieć powieść Żeromskiego, pisaną poetycką prozą prawie czterysta lat później. Do zrozumienia, czym dla poetów polskich była Wisła, może dopomóc piękny szkic dra Wacława Borowego.

Praca jego wykazuje, iż dorzecze Wisły nie tylko jest odrębną jednostką kulturalną, lecz że lud wiedział o tym od przeszło pięciuset lat. Wisła „mówi do nas“, pisze Borowy we wstępie, a słowa te są wyrazem odwiecznego uświadomienia i przypominają wiersz Kiplinga o Tamizie pod Londynem:

> Dwadzieścia z rzędu mostów przez rzekę [w Londynie
> zapytuje Tamizy, co pod nimi płynie,
> co im, młodym, opowie: więc rada nierada
> takie im stara rzeka dzieje opowiada.[1]
>
> (przekład R. Dyboskiego)

O iluż mostach na Wiśle można to samo powiedzieć — od najstarszego w Krakowie do pierwszego w Warszawie, zbudowanego w roku 1573 przez króla Zygmunta Augusta, który Kochanowski uważał za coś w rodzaju wróżby — lub do nowego mostu w Toruniu, wywołującego dość żywe zainteresowanie, gdyż przeniesiono go częściowo z Opalenia. Tak, Wisła przemawiała do wielu i trzeba temu poświęcić nieco więcej uwagi. Już dla Długosza, ojca polskich historyków, Wisła była całością od gór do morza, tak jak dla Maryi Konopnickiej lub dla Żeromskiego. Co więcej, z biegiem lat rzeka nabierała symbolicznego znaczenia, stawała się znakiem obywatelskiego ładu, później narodowej dumy lub patriotyzmu, a jeszcze później wróżbą politycznej i kulturalnej wolności. Wyrazem bólu z powodu utraty tej wolności były słowa Karpińskiego w 1796 r.:

> Wisło, nie Polak z Ciebie wodę pije!

Jakże inaczej brzmią pełne spokoju i dumy słowa Reja, pisane dwa i pół wieku przedtem:

> Płyńże, ma Wisło, do portu Gdańskiego,
> A ratuj wżdy, czym możesz, Królestwa [Polskiego.

Ten zwyczaj personifikowania miał wzmagać się z czasem. Gdy dla uczczenia zwycięstw dzięki którym Jan Kazimierz oczyścił okolice dolnej Wisły od szwedzkich najeźdźców, pierwszy raz wystawiono w Warszawie Corneille'owskiego *Cyda* (1662), prolog wygłaszała Rzeka.

Mówiłem już o roli, jaką odegrali w późnym średniowieczu benedyktyni przy podniesieniu materialnego i kulturalnego poziomu życia w mimo wszystko pierwotnym jeszcze wówczas kraju. Wpływy ich sięgały od wspaniałej głównej siedziby na skale w Tyńcu, powyżej Krakowa, do równie pięknie położonego Sandomierza na wschodzie (gdzie zakonnicy nie tylko uprawiali pola oraz uczyli lud czytać i pisać, lecz także bronili miasta i narodu przed Tatarami, przy czym podczas jednego straszliwego najazdu wymordowano ich aż czterdziestu w kościele św. Jakuba) — a także do dalekiego Płocka i Włocławka na północy, lub nawet dalej, śladami pierwszego apostoła tych dzikich okolic, św. Wojciecha. Lecz płynac Wisłą mija się po drodze niemniej ważne świeckie zamki, będace tak samo ośrodkami obrony i cywilizacji. Wspomnę tu tylko dwa, z których pozostały dziś już jeno okazałe ruiny — Niepołomice, poniżej krakowskiego Wawelu, i Czersk, nieco powyżej Warszawy. W Czersku właśnie, jak nam mówi Borowy, Krasicki uświadomił sobie, jak wielkim skarbem jest dla Polski Wisła. Warto zauważyć, że był on pierwszym, który wyzbył się niechęci, z jaką Klonowicz i inni patrzyli na wszelkie korzystanie z rzeki dla materialnych celów, a radośnie powitał flisaków i marynarzy, którzy

[1] Twenty bridges from Tower to Kew
Wanted to know what the river knew;
For the were young, and the Thames was old
And this is the tale the river told.

ją uczynili wielkim szlakiem handlowym. Było to tym bardziej na czasie, że posiadłość Czartoryskich, powyżej Czerska leżące Puławy poczęły się wówczas stawać ośrodkiem wzorowego rolnictwa, a dzisiaj są stacją doświadczalną w nowej Polsce.

W romantyzmie dziewiętnastego wieku Wisła miała odegrać większą rolę, niż kiedykolwiek przedtem. Prócz innych powodów, decydującym czynnikiem była utrata politycznej niezależności, hamująca swobodny rozwój narodu. Lenartowicz — może bardziej niż którykolwiek inny poeta — czerpał natchnienie z piękności, wspomnień i symboliki rzeki, pisząc w 1859 roku pełne wiary słowa:

Cicho, cicho, ukróć żale,
Patrz, wiślane płyną fale;
Jak ta Wisła nie przepłynie,
Tak ta Polska nie zaginie.

Tę samą ufność zdradzają pisane dwadzieścia lat przedtem wiersze Czajkowskiego:

W starym korycie, o rodzinna rzeko,
Niechaj spokojnie twoje nurty cieką,
Niech na twych błoniach, tak pełnych tęsknoty,
Bóg litościwy da urodzaj złoty.

Wprowadzenie Wisły do dramatów przez bogatą wyobraźnię Wyspiańskiego było nieuniknione. Rzeka ta występuje również w poemacie prozą Micińskiego *Życie nowe*, będącym protestem przeciw epoce maszyn, w rodzaju *Erewhonu* Samuela Butlera. Ten sam utwór jest równocześnie protestem przeciw okrutnemu losowi, każącemu ludziom ponosić śmierć w murach warszawskiej cytadeli, wzniesionej przez obcego ciemięzcę, aby wzbudzała postrach w narodzie, kochającym wolność. Miciński jednak nie wątpi o ostatecznym rozstrzygnięciu:

Zwycięży Wisła!

IV

Widzieliśmy, czym natura obdarzyła człowieka i co człowiek z jej darem uczynił. Do zakończenia pracy daleko. Cud Wisły winien się jeszcze dokonać i śmiało go można nazwać podwójnym.

Tak jak burzliwe wody rzeki uszkadzały nieraz brzegi, tak burzliwe warunki ludzkiego życia w wiślanym kraju nie pozwalały jego mieszkańcom osiągać upragnionych celów. Rzeka musi być opanowana, jej bieg uregulowany, woda wprzężona do pracy. Już się coś niecoś zrobiło, lecz wiele więcej jeszcze trzeba zrobić. Tak samo rzecz się ma z ludami, mieszkającymi między Karpatami a morzem. Ileż się już dokonało w minionych latach, mimo załamań i rozczarowań — lecz ileż jeszcze trzeba dokonać! Istnieją różnice warunków społecznych i obyczajów, wierzeń i przekonań, a nawet mowy, lecz wynikające stąd trudności można przezwyciężyć.

W nowych warunkach XX wieku, gdy przestrzeń i czas niemal przestają odgrywać rolę, na wielkim i przez długi czas luźno skleconym obszarze Europy dokonywa się wielkie dzieło zjednoczenia. W naszych oczach urzeczywistnia się prawdziwy Cud Wisły.

Tłum. z ang. M. Choynowski

OSCAR LOORITS (Tartu)

ISTOTA I DUCH KALEWALI

W chwili narodzenia Chrystusa Finowie nie mieszkali jeszcze w dzisiejszej Finlandii. Przodkowie ich, jak i praojcowie Estończyków, zajmowali wtedy wspólny kraj macierzysty na południe od Zatoki Fińskiej, poprzez którą właśnie w tym okresie zaczęli się przeprawiać. Możemy zatem powiedzieć, że rozwój narodowej kultury Finów trwa okrągło dwa tysiące lat. Kiedy zaś w czasie wypraw wikińskich Finlandia i Estonia wystąpiły na widownię dziejową, Estonia stała pod względem kultury, bogactwa, myśli politycznej i potęgi o wiele wyżej niż Finlandia. Jeszcze nawet i sto lat temu Finowie byli niewiele więcej narodowo uświadomieni, niż Estończycy. W kilku ostatnich stuleciach wolni chłopi fińscy mieli znacznie lepsze warunki rozwoju narodowego niż gnębieni przez system poddaństwa Estończycy, ale przewaga kultury szwedzkiej działała na nich bardziej nawet ujemnie niż wszechmocny podówczas w Estonii wpływ niemczyzny.

Lecz oto w roku 1835 — więc już sto lat temu — ukazała się Kalewala. Elias Lönnrot, syn krawca, żyjącego w jednej z wiosek w pobliżu Helsinek, przezwyciężywszy wszystkie materialne trudności i uzyskawszy wyższe wykształcenie otrzymał posadę lekarza powiatowego w zapadłym mieście Kajan, wysuniętym daleko na północ Finlandii. Tutaj to, odwiedzając przy szumie lasów i górskich potoków chaty tych, którzy znali stare podania ludowe i siedziby tych, którzy dawali im wyraz w mowie, w znanej ze swych pieśni krainie Kalewitów, opisał rzeczy, które następnie postanowił opublikować w formie książki, zawierającej pełnię świeżej, niezniszczalnej siły i życia, które biło z lasów, otulonych białą nocą, wionęło z całej przyrody kraju pogrążonego w nieświadomej twórczej ekstazie. Lönnrot wlał w swoją książkę tego gorącego, wolnego ducha, który z pokolenia na pokolenie zmuszał poetów, by z sercem płonącym tworzyli pieśni, czuli, myśleli, mówili i postępowali w ten sposób, iżby każdy ich sąd i każda chwila ich życia zawierała nigdy niezniszczalne wartości i skarby.

Tenże duch wolności, wyrażony ustami poetów, ożywiał i pogłębiał już dawniej wewnętrzne życie wielu pokoleń i był tak głęboko zakorzeniony, wypływał z takiej głębi świadomości ludowej, że nie zawierał nic istotnie nowego. A jednak w pisanej redakcji, po nadaniu duchowi temu nowego kształtu słownego, podziałał jak objawienie i jak wewnętrzna odnowa. Duch Kalewitów nie był już tylko czczą pamiątką z dawnych czasów. Przeciwnie: zaczął działać na nowo i brać w posiadanie silniej niż kiedykolwiek współczesne i przyszłe pokolenia. Wielkość Lönnrota polega na tym, że nie próbując stworzyć niczego na własną modłę, miał odwagę podjąć się rzeczy nierównie ważniejszej i wykonanej po mistrzowsku: ubrał w szatę mowy ojczystej to, co było najlepszą i najtrwalszą cząstką całej ludowej twórczości Finów w ubiegłych wiekach. Dlatego też zostanie na zawsze w pamięci ich jako ogniwo łączące przeszłe i teraźniejsze dzieje swego ludu, jako wódz duchowy, który wyraził słowami to, co wszyscy Finowie myślą, czują i to, czego pragną.

Zdaje się, jakby dla krainy nastała pora odwilży i jakby poszło po niej tchnienie wiosny. Niedźwiedź północny zbudził się ze swego snu zimowego, przeciągnął się, stanął prosto, spojrzał wokoło i naraz ruszył przed siebie, żeby zdobyć wszystko dokoła. Kręgi, które zataczał, były coraz szersze, radość, którą odczuwał, coraz bardziej odurzająca: z całej jego postawy tchnęło pragnienie walki i zwycięstwa. Jedynie przez obraz Kalewali zaczął naród Finów poznawać coraz świadomiej swoją istotę, swoje siedziby i swój kraj, zaczął patrzeć na nie innymi oczami i cenić je, zaczął też od tej pory wcielać ducha Kalewitów w swej kulturze narodowej, w swych dążeniach do usamodzielnienia się gospodarczego i w swej walce politycznej. U boku Lönnrota stanął J. V. Snellman, obok poety wizjonera — myśliciel i działacz, obok subtelnego wskrzesiciela drzemiących sił narodu — szorstki człowiek czynu, który wiedział, jak siłami tymi kierować. Dziś zaś, zaledwie w sto lat po publikacji Kalewali, cały świat szanuje i podziwia ducha i żywotność narodu fińskiego.

Lecz Kalewala jest wcieleniem ducha, kultury i potęgi nie tylko narodu fińskiego. Badacze ustalili ponad wszelką wątpliwość, że szereg jej motywów wywodzi się z Estonii, będąc dziełem estońskich pieśniarzy ludowych i dawnych kierowników estońskiego

ruchu kulturalnego, którzy obecnie za pośrednictwem Finów zyskali uznanie w całym świecie. Estończycy natrafiają w Kalewali na wiele motywów, które są dla nich czymś własnym i charakterystycznym, szczególnie zaś umiłowanie wolności, bohaterstwa i prostoty oraz zdobywczy stosunek wobec życia. Te wątki budzą w nich na nowo stare męstwo i animusz, które przodkom ich pozwalały przetrwać czasy ciężkiej próby, a które dzisiaj znów odnalezione i wciągnięte do walki mają zapewnić synom niepodległość i rozwój duchowy. Stulecie Kalewali zatem jest nie tylko wielkim świętem kulturalnym Finów, lecz także Estończyków, a raczej całego ugrofińskiego zespołu narodów.

Z tego punktu widzenia stulecie to zyskuje nowe, daleko głębsze i poważniejsze znaczenie. Kalewala jest łącznym dziedzictwem minionych fińsko-estońskich generacyj, wspólnym dziełem długiego szeregu bezimiennych kapłanów ducha, epokowym zrealizowaniem szczepowego pojęcia o siłach i wartościach kultury. Kalewala jest odzwierciedleniem dawnej unii duchowej Finów i Estończyków — unii, która znowu powinna wejść w życie.

Nie ulega wątpliwości, że obie strony zdają sobie dobrze sprawę z wzajemnych wielkich różnic i przeciwieństw, wyznaczających obydwu narodom osobne miejsca w płaszczyźnie kulturalnej i politycznej. Tym bardziej obie strony uświadomić sobie muszą coraz groźniejsze niebezpieczeństwa, które je otaczają i które mogą je zniszczyć — oddzielnie.

Głębokie znaczenie kulturotwórcze Kalewali nie ogranicza się do społeczeństwa fińskiego, dotyczy nie tylko obszarów finlandzko-estońskich i nawet nie tylko ludów ugrofińskich: jubileusz stulecia miał swoją wymowę dla całego cywilizowanego świata. Znamienne jest, że przedstawiciele nie tylko Europy, lecz także Azji i Ameryki wzięli udział w uroczystościach. Na kilka lat przed jubileuszem, w r. 1929, ogłosiła panna L. Hanninen bibliografię wyliczającą setki pisarzy i setki dzieł, biorących za przedmiot Kalewalę. Jest to obszerna międzynarodowa gałąź literatury, zdumiewająco bogata w treść, rozkwitająca i korzeniami sięgająca wszystkich zagadnień kulturalnych tak w Finlandii, jak i daleko poza Finlandią. Obok literatury i nauki, sztuki plastyczne czerpią z Kalewali natchnienie. Jeszcze bardziej zastanawia fakt, że Kalewala jest książką wciąż jeszcze czytaną. Kierownicy i wychowawcy ludu, sam lud wreszcie bierze ją do ręki. Bez przesady powiedzieć można, że przez szereg dziesięcioleci cały naród fiński czytał Kalewalę i w dalszym ciągu czytać ją będzie. Dzieło to zostało przetłumaczone na szereg obcych języków i doczeka się bez wątpienia dalszych licznych przekładów. Wyniki badaczów mogą się stać przestarzałe i przejść do bibliograficznego lamusa, mądre rozprawy uczonych i miłośników zamilkną i rozsypią się w proch: Kalewala nie pójdzie w zapomnienie i nigdy nie przestanie być młoda — żyć będzie zawsze, popłynie jako bogaty, głęboki strumień życiodajnej siły dla Finów i dla całej ludzkości.

Słusznie nazwano Kalewalę narodową biblią ludu fińskiego. Czyta się ją nie tylko dla przyjemności, lecz uczy się jej ciągle na pamięć. Kształci ona tych, którzy chcą poznać samego siebie i swoich bliźnich, chcą ocenić życie i wypełnić je ideami, chcą działać i przyjąć należytą podstawę wobec natury.

Pragnę przy okazji podkreślić parę momentów z obrębu szerokiego, bogatego zasięgu myśli i nastawień uczuciowych Kalewali, które oświetlone z dzisiejszego punktu widzenia mogą być pouczające.

Przede wszystkim chciałbym zwrócić uwagę na lukę, dającą się coraz bardziej odczuwać w naszym nowoczesnym wychowaniu, polegającą na tym, że zniszczono i doprowadzono w nas do zaniku instynkt życia, co jest zjawiskiem z którym koniecznie należy rozpocząć walkę. Mam na myśli rosnące oddalanie się naszego młodego pokolenia od środowiska ojczystego i żywej przyrody. Nie tylko w mieście, ale i na wsi poczucie harmonii i organiczności życia obniża się i prawie zanika. Rośniemy w otaczającym nas świecie jako istoty od niego odrębne, niepomni niepodzielnej jedności życia, nie widzący związku człowieka z naturą. Poczucie jednoty nie płonie w nas, nie pomnażamy swej osobowości naturalnym odczuwaniem bytowania w przyrodzie. Uczymy się w szkole o przyrodzie i jej dziejach, znamy imiona zwierząt i ptaków, owadów i roślin, kruszców i minerałów, lecz nie mamy kontaktu z ziemią. Jakże nijakie jest nasze reagowanie na odwilż wiosenną, na pełne muzykalności pienia ptaków leśnych, kwitnienie zboża lub dojrzewanie jesieni? Jakąż radością istnienia, jakimż tętnem siły życiowej napełnia to naszą duszę? Czy posuwamy się bodaj tak daleko, żeby przynajmniej zauważyć wielkie i tajemnicze życie dokoła nas? Czy interesuje nas jeszcze przyroda?

Co duchowo straciliśmy przez to odsunięcie się i zobojętnienie wobec przyrody, tego uczy nas z zasmucającą wyrazistością Kalewala. Wszechogarniające poczucie wspólnoty z naturą było właśnie tą najgłębszą siłą, dającą jej pieśniarzom ich niezniszczalną wolę życia. Obrazy i opisy natury w Kalewali są nie tylko pamiątką kulturalnego środowiska i mistrzowskim wzorem władania słowem danej epoki, lecz zostaną na zawsze żywym i skutecznym elementem, kształcącym charakter i wolę, zainteresowania i umysł narodu fińskiego. Stąd mogą Finowie czerpać przymioty, których każdy naród zawsze tak gwałtow-

nie potrzebuje: wolę życia, radość życia, pełnię życia i męstwo.

Warto przypomnieć, jaką to bezmierną moc i dumę odczuwają Finowie z powodu swego zbliżenia do natury. Warto zastanowić się, jak bardzo każdy Fin kocha, sławi i wszystkimi zmysłami odczuwa swoją Finlandię — jedyny w świecie kraj, który w jego oczach jest piękny, bogaty, potężny i święty. Myśląc o tym nie wolno zapominać, kto Fina nauczył tak kraj swój kochać.

Drugą wielką siłą wewnętrzną, którą czerpią Finowie z Kalewali — siłą potrzebną do uzdrowienia stosunków międzynarodowych — jest życzliwa postawa wobec innych i wobec życia, słowem ogólna wyrozumiałość. Umysł, który nie może patrzeć na powodzenie bliźniego, który nie chce żyć w spokoju i innym spokoju nie daje, który, gdy jemu źle się dzieje, chce sprawić, żeby innym też źle się działo, który dla własnych celów gotów jest zawsze zniszczyć życie innego, — taki umysł jest organicznie niezdolny do stworzenia czegoś wielkiego i trwałego.

W Kalewali pojawiają się również i ujemne charaktery, na przykład Kullervo, Joukahainen i Louhi. Co jednak należy zapisać na korzyść pieśniarzy, to ich stosunek do tych postaci i do wszelkich ciemnych stron życia. Znać w nich rozwagę, chęć zrozumienia i współczucie ludzkie dla przeciwnika odpychającego, złego, zbrodniczego. Nie ma w nich ujemnej postawy potępienia, spotykanego tak często w dziełach poetyckich. Tolerancja i humanitaryzm to najwyższe wewnętrzne zalety ducha Kalewali i w ogóle całego plemienia ugrofińskiego — zalety, które przyczyniły się nieraz do złagodzenia rozterek w łonie samego społeczeństwa i do uniknięcia zatargów z innymi narodami.

Istotę i ducha Kalewitów stanowi umiłowanie wolności, panowanie nad sobą, tolerancja i zgoda. Niech dzisiejsi kierownicy narodów zastanowią się poważnie nad potęgą, która drzemie w tych elementach. Na jakże błędnej drodze znajdowałby się świat, gdyby ludzkość, sprzeniewierzając się zasadzie humanitaryzmu, zabiła w sobie poczucie jedności, porzuciła tolerancję i rządziła światem, niwecząc jego wolność przez swą — samowolę.

Tłum. z ang. St. Helsztyński

JANINA KRAJEWSKA (Gdynia)

NOTATKI ETNOLOGICZNE

DMUCHACZ

Wieś Zalakowo, pow. kartuski. Własność Muzeum Miejskiego w Gdyni, nr inw. 172.

Wymiary dmuchacza: dł. oprawy 15,5 cm; dł. oprawy z rękojeścią — 27,2 cm; dł. górnej poprzeczki — 19,7 cm; szer. — 1,1 cm; dł. wtyczki — 16,2 cm; dł. oprawy z piórami — 45,7 cm; szer. części podłużnej oprawy — 2,5 cm, zmniejszająca się przy wierzchołku do 8 mm.

Dmuchacz jest to przyrząd do rozdmuchiwania ognia, nieconego pod trójnogami, kształtem podobny do wachlarza. Składa się on z piór gęsich, osadzonych na drewnianej oprawie w następujący sposób: na części podłużnej oprawy, wykonanej wraz z owalną rękojeścią z jednego kawałka drzewa, znajdują się w odległości 7 cm od siebie dwa prostokątne otwory, w których osadzone są poprzeczki, po dwie w każdym. Między poprzeczkami ułożone są pióra, po 10 z każdej strony. Poprzeczki są półokrągłe i przylegają do piór płaską częścią. Na końcach posiadają małe wgłębienia, które obwiązano drutem, aby pióra nie wysuwały się z oprawy. Dla utrzymania piór w jednakowej pozycji przesunięto wtyczkę przez grzbiety piór i środek oprawy. Ogień rozdmuchuje się przez wachłowanie.

Kobieta, od której dmuchacz został zakupiony, odziedziczyła go po rodzicach. Dmuchacze miały być rozpowszechnione w okolicach Załakowa. Czy podobnego przyrządu używano w innych częściach Kaszub — nie wiadomo. Możliwe, że został zapomniany wraz ze sposobem gotowania na trójnogach w otwartych kominach, a może przyczyną jego ograniczonego występowania jest jego obce pochodzenie. Wachlarzowaty dmuchacz ma być znany np. we Włoszech. Jego obce pochodzenie potwierdzać może wiadomość, że w pamięci ludu przechował się żywiej zwyczaj używania gęsiego skrzydła do rozdmuchiwania ognia, którym również wygarniano popiół z pieca.

POBRZĄKACZ

Wieś Dzierzążno, pow. kartuski. Własność Muzeum Miejskiego w Gdyni, nr inw. 172.

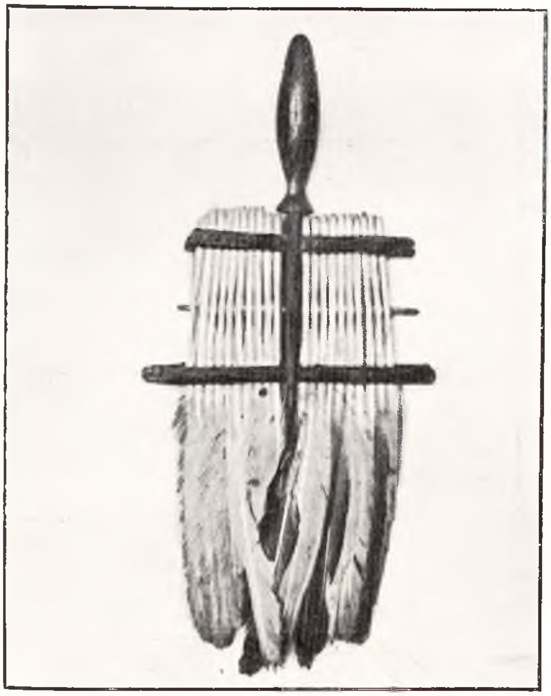
Na kiju o dł. 53,5 cm (przekrój 2,8 cm) osadzone są spiralnie dzwonki na długości 30 cm poczynając od 4,5 cm od góry. Dzwonki osadzone są na drutach nad podłużnymi zagłębieniami, w których osada dzwonka może się poruszać. Dzwonków, sądząc z ilości zagłębień, było osiem, pozostało pięć. Na linii osady dzwonków z jednej strony przybity jest ciemno-zielony pasek wełnianej tkaniny samodziałowej złożony we troje, z drugiej strony nieco węższy pasek takiej samej tkaniny białej. Spiralne położenie dzwonków tłumaczyć należy chęcią niezmniejszania odporności kija, który przez wykonanie zagłębień oraz wbicie drutów na jednej linii mógł był ulec rozszczepieniu.

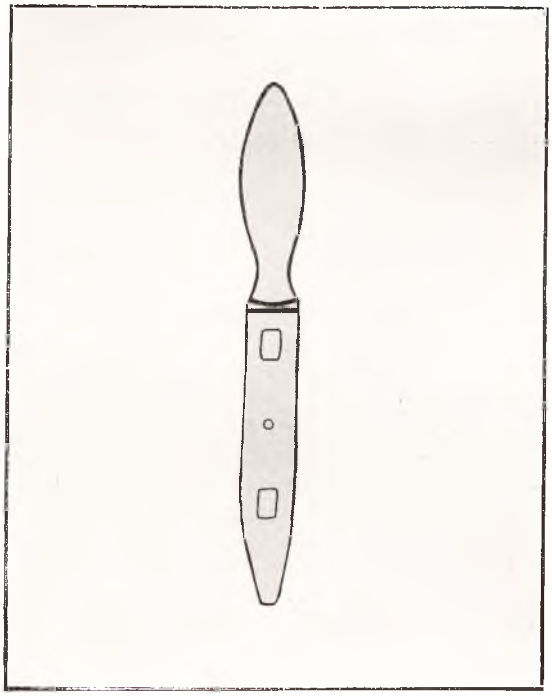
Dzwonki odlane są z mosiądzu, obecnie posiadają zielonkawą patynę. Forma odlewnicza składać się musiała z trzech części, dwie tworzyły obydwie połówki kielicha dzwonka wraz z osadą, w której później przewiercano otwór, trzecia — ząbki dzwonka. Linia spojenia biegnie w kierunku brzegu osady i dokoła dzwonka.

Powierzchnia dzwonka pokryta jest plastycznym ornamentem, wykonanym według dwóch wzorów. Według wzoru pierwszego odlane są dzwonki, licząc od góry: 2, 4 i 5; według wzoru drugiego: 1 i 3, przy tym pierwszy dzwonek ma część wzoru nieco zmienioną. Niektóre z dzwonków odlane są nierówno, przez co obydwie połówki nie posiadają jednego poziomu, jak również miejscami zanika ornament lub jest bardzo niewyraźny.

W pierwszym wzorze występuje stylizowany ornament roślinny: kwiatek i gałązka z liśćmi. Kwiatek składa się z czterech symetrycznie ułożonych płatków, z których dolny i górny ozdobione są dwiema spiralami. Spirale górne zawinięte są ku dołowi, dolne ku górze. Kwiatek jest umieszczony po środku połówki dzwonka (płaszczyzna między dwiema liniami spojenia). Z obydwóch stron pionowej

Dmuchacz





Pobrząkacz





Ornamenty dzwonków pobrząkacza



linii spojenia dzwonka występują symetrycznie spirale z rozszerzoną częścią środkową, nachylone w kierunku kwiatka. Nad spiralą i z boku jej znajdują się owalne listki, ułożone również symetrycznie. Ornament wykonany jest okalającymi liniami plastycznymi. Płatki kwiatków, listki i rozszerzona część spirali wypełnione są prążkami, wykonanymi poprzecznie lub podłużnie. Jako dodatkowy motyw ornamentacyjny występują plastyczne kropki, ułożone między spiralami, i między spiralami a płatkami.

W drugim wzorze na miejscu kwiatka występuje zakratkowany poprzecznie trójkąt z trójlistkami u wierzchołka, zaś w pewnej odległości od trójkąta odśrodkowe spirale i takie same spirale po obydwóch stronach linii spojenia z płatkami listków nad nimi. Półksiężycowate pręgi ułożone po obydwóch bokach trójkąta i plastyczne kropki dopełniają całości. Kreskowanie płaszczyzn w tym i w następnym wzorze jest mało widoczne, a często zanika zupełnie.

Na wzorze trzecim część środkowa ornamentu podobna jest do poprzedniej. Natomiast prócz jednej spirali z odrostkami, brak spiral po obydwóch stronach linii spojenia. Możliwe, że twórca ornamentu przewidział symetrię spiral, zniszczył ją jednak nieudany rysunek i zły odlew. Drobne zmiany w rysunku świadczą, że musiała tu być użyta inna forma odlewnicza, niż w poprzednim dzwonku.

Przez kogo były wykonane opisywane dzwonki pobrząkacza — nie wiadomo. Pobrząkacz był znaleziony na strychu i właściciele o jego istnieniu nie wiedzieli. Dom jest stary i odziedziczony po rodzicach. Tego typu pobrząkacz jest dotychczas unikatem. Częściej używane były w postaci rozwidlonej gałęzi, na którą nanizano żelazne pierścienie. Takiego typu pobrząkacz z pow. morskiego był opisywany przez L. Müllera w *Mitteilungen des Vereins für kaschubische Volkskunde.* W tej postaci znany był również w Pierszczewie pow. kartuskiego pod nazwą „ryńczek“ lub kij pasterski.

STANISŁAW ZAJĄCZKOWSKI (Wilno)

PROBLEM KRAJU KŁAJPEDZKIEGO I LITWY PRUSKIEJ W NAUCE

Franz-Constantin von Karp, *Beiträge zur ältesten Geschichte des Memellandes und Preussisch-Litauens. Eine kritische Betrachtung der neuesten deutschen Forschungs-Resultate.* „Ostsee-Verlag", Kłajpeda. — Str. 131, 1 mapa. Bez daty wydania.

Praca pod powyższym tytułem jest ważnym pociągnięciem w walce, jaką toczą obecnie ze sobą historycy niemieccy i litewscy o pierwotny etniczny charakter kraju kłajpedzkiego i północno-wschodniej połaci Prus Wschodnich. Praca ta jest odpowiedzią na zabiegi, jakie od czasu wielkiej wojny czynią uczeni niemieccy, w celu wykazania, że Litwini nie mają żadnych praw historycznych do obu wspomnianych terytoriów. Cały ten spór naukowy litewsko-niemiecki jest klasycznym przykładem związku, jaki zachodzi między życiem bieżącym a nauką historyczną. Nie chcę przez to powiedzieć, że ludzie nauki starają się niekiedy *per fas et nefas* udowodnić pewne tezy naukowe potrzebne dla celów polityki. Nie ulega jednak wątpliwości, że aktualne tendencje polityczne, opinia itd. zwracają uwagę historyków na pewne kwestie sporne, domagając się niejako oświetlenia ich z punktu widzenia historii. Nie można zaś dziwić się, że tam, gdzie jasna wymowa źródeł urywa się, gdzie trzeba uciekać się do tworzenia hipotez i snucia domysłów, historyk skłonny jest interpretować wątpliwe przekazy źródłowe czy też konstruować fakty historyczne raczej zgodnie z tendencjami politycznymi swego narodu i państwa, zgodnie z opinią kraju, w którym żyje.

Na czym polega właściwie ów spór między historykami i lingwistami niemieckimi i litewskimi, o którym mowa? Przedmiotem tego sporu jest obszar dzisiejszego kraju kłajpedzkiego (Memelland) czyli dawne (w XIII w.) ziemie Pilsaten, Megowe i zaniemeńska Skalowia, dalej północno-wschodnia połać Prus Wschodnich czyli tzw. Litwa pruska (Preussisch-Litauen), dawniej (w XIII w.) przedniemeńska Skalowia i Nadrowia, w końcu zaś ziemia dawnych Jadźwingów czyli Sudowów, stanowiąca południowo-zachodnią połać obecnego państwa litewskiego, między średnim Niemnem a granicą Prus Wschodnich oraz przyległe od południa ziemie należące dzisiaj do Polski (okolice Augustowa i Suwałk). Litwini dzisiejsi obejmują kraj kłajpedzki i Litwę pruską łączną nazwą Małej Litwy (Mažoji Lietuva). Jest rzeczą bezsporną i nie ulegającą wątpliwości, że na obszarze kraju kłajpedzkiego i Litwy pruskiej, a mianowicie w powiatach Niziny, Tylża - Ragneta, Piłkale, Stołupiany i Labiawa, żyje obecnie znaczna ilość Litwinów. Niepodobna oczywiście określić dokładnie, jaką stanowią oni część ogółu ludności tych obszarów; nie można bowiem zaufać w zupełności oficjalnym statystykom niemieckim, a i do obliczeń litewskich należy odnosić się z rezerwą. Poza tym stwierdzoną jest rzeczą, że w XV, a zwłaszcza w XVI w., do kraju kłajpedzkiego i Litwy pruskiej, które od drugiej połowy XIII w. znajdowały się w posiadaniu Zakonu Krzyżackiego, przesiedliło się bardzo wielu Litwinów z ówczesnego Wielkiego Księstwa Litewskiego, a przede wszystkim ze Żmudzi[1], sąsiadującej bezpośrednio od północo-wschodu z tymi obszarami. Stwierdzony jest też fakt, że pod rządami Zakonu osiedlali się w kraju kłajpedzkim i na Litwie pruskiej niemieccy koloniści. To wszystko są rzeczy uznawane przez obie strony, zarówno przez uczonych niemieckich, jak i litewskich. Sporna natomiast jest kwestia, czy w chwili objęcia tych obszarów przez Zakon Krzyżacki w drugiej połowie XIII w. byli tam już Litwini lub też czy ziemie te były w ogóle zaludnione i przez kogo. Chodzi więc w tym sporze o ustalenie pierwszeństwa Niemców czy Litwinów na obszarze dzisiejszego kraju kłajpedzkiego i Litwy pruskiej czyli, wedle współczesnej nomenklatury litewskiej, Małej Litwy.

O ile chodzi o dawną ziemię Jadźwingów, to sprawa przedstawia się inaczej. Wiadomo współczesnej nauce, że Jadźwingowie wyginęli zupełnie w ostatniej ćwierci XIII w., w walkach z Polakami i Krzyżakami, a ziemie ich stanowiły długo pustkowie, o posiadanie którego spierał się Zakon Krzyżacki z Polską i Litwą w początkach XV w.; ostatecznie traktatem melneńskim 1422 r. przeważna część tego terytorium została wcielona do ówczesnego W. Księstwa Litewskiego, a następnie

[1] Żmudź (Samogitia, Samayten) stanowiła część składową W. Księstwa Litewskiego od pocz. XV w. aż do rozbiorów Polski. Obejmowała ona obszar dzisiejszego państwa litewskiego na prawym brzegu dolnego Niemna, po linię rzeki Niewiaży (dopływ Niemna) na wschodzie, z wyjątkiem oczywiście dzisiejszego kraju kłajpedzkiego.

zasiedlona przez Litwinów. O ile chodzi o Jadźwingów, to sporną jest tylko rzeczą, czy lud ten należy uznać za część plemienia litewskiego, czy też zaliczyć ich do Prusów tzn. dawnych mieszkańców Prus Wschodnich, wytępionych później przez Krzyżaków, czy wreszcie za odrębne odgałęzienie grupy ludów bałtyckich, na równi z Litwinami i Łotyszami[2].

W sprawie pierwotnego etnicznego charakteru dzisiejszej Litwy pruskiej oraz kraju kłajpedzkiego, panujące w nauce przed wielką wojną były poglądy niemieckich uczonych, a mianowicie A. Bielensteina, o ile chodzi o kraj kłajpedzki, oraz A. Bezzenbergera i M. Töppena, o ile chodzi o Litwę pruską. Poglądy te opierały się głównie na wynikach badań lingwistycznych. Bielenstein stwierdził mianowicie, że północna i środkowa część dzisiejszego kraju kłajpedzkiego czyli tzw. w XIII w. ziemie Megowe i Pilsaten były zaludnione wówczas przez Kuronów, określonych później przez Endzelina jako jeden z pomniejszych ludów bałtyckich, oraz przez Litwinów[3]. O ile chodzi o Litwę pruską, to jeszcze w latach 1882-1883 językoznawca A. Bezzenberger sformułował tezę, że obszary położone na wschód i północ od rzeki Dejmy, Pregoły i niektórych dopływów tej ostatniej stanowiły teren pierwotnego osadnictwa litewskiego; była to teza granicy Dejmy (Deimegrenze). Teza ta pozostawała w zgodzie z wynikami badań innego wielkiego uczonego niemieckiego, M. Töppena, który w swej *Geografii Prus* zaliczył dawną Skalowię i Nadrowię, a więc obecną Litwę pruską, do Litwy[4]. Poglądy te zostały przyjęte w nauce niemieckiej (K. Lohmeyer, L. Weber i inni) i do czasów wielkiej wojny nikt nie próbował im się przeciwstawić.

Po wojnie nastąpiła zmiana. Przede wszystkim przeciwko przynależności językowej dawnych mieszkańców Litwy pruskiej do Litwinów, zwłaszcza dawnej Skalowii, a także i ziemi Jadźwingów, zaczęli występować lingwiści niemieccy G. Gerullis oraz R. Trautmann; skłaniali się oni raczej do zaliczenia Skalowów i Jadźwingów, pod względem językowym, do plemienia pruskiego, w czym sekundował im i językoznawca litewski K. Buga, o ile chodzi o przynależność Jadźwingów[5]. W sposób stanowczy wystąpiła jednak przeciw poglądom Bezzenbergera i Töppena G. Mortensen-Heinrich w swej pracy doktorskiej, napisanej jeszcze w 1921 r., ogłoszonej zaś drukiem w 1927 r.[6] Na podstawie argumentów natury historycznej, a przede wszystkim Piotra z Dusburga, kronikarza krzyżackiego z pierwszej ćwierci XIV w., stwierdziła ona, że dzisiejsza Litwa pruska czyli mniej więcej dawna przedniemeńska Skalowia i Nadrowia wchodziły w skład Prus krzyżackich w XIII w. i miały ludność pruską, która w drugiej połowie tego wieku uległa podbojowi ze strony Krzyżaków i została przez nich, z małymi wyjątkami, wytępiona. Od tego czasu ziemie te były bezludną prawie puszczą. Podobnie bezludną puszczę stanowiły już w połowie XIII wieku, a więc w czasie pojawienia się Krzyżaków w tych stronach, ziemie Pilsaten, Megowe i zaniemeńska Skalowia czyli dzisiejszy kraj kłajpedzki, a nadto i przyległa część litewskiej Żmudzi (ówczesna ziemia Ceclis), mniej więcej po górny bieg rzeki Windawy i ujście Dubissy do Niemna. Granice tej puszczy na obszarze Żmudzi określiła autorka na podstawie wyraźnych wzmianek źródłowych, pochodzących z przełomu XIV i XV w., starała się przy tym wykazać, że granice te można odnieść do połowy XIII w. Według koncepcji G. Mortensen-Heinrich, popartej z punktu widzenia geografii przez H. Mortensena[7] obszary dzisiejszego kraju kłajpedzkiego i Litwy pruskiej przedstawiały się, w chwili przybycia tutaj Krzyżaków, w sposób następujący: na północ od dolnego Niemna rozciągała się puszcza, po której krążyli czasem rybacy, myśliwi i bartnicy; granica osadnictwa litewskich Żmudzinów leżała w znacznej odległości od wybrzeża morskiego, za górną Windawą i ujściem Dubissy do Niemna. Na południe zaś od dolnego Niemna, w ówczesnej Skalowii i Nadrowii, siedziały ludy należące do plemienia pruskiego, które niebawem uległy w przeważnej części wytępieniu przez Krzyżaków, zostawiając wolne miejsce dla kolonizacyjnej działalności Zakonu Krzyżackiego.

Na rezultatach wszystkich tych prac, a przede wszystkim G. Mortensen-Heinrich, oparł się P. Karge, podejmując w 1925 r. rozpatrzenie

---

[2] Dla objaśnienia dodaję, że nazwą ludów bałtyckich oznacza się dzisiejszych Litwinów i Łotyszów, a nadto zalicza się do nich dawnych Prusów, Jadźwinów i inne pomniejsze ludy osiedlone w tych stronach.

[3] Bielenstein A., *Die Grenzen des lettischen Volksstammes und der lettischen Sprache in der Gegenwart und im 13. Jahrhundert,* 1892. — Endzelin J., *Über die Nationalität und Sprache der Kuren, Finnisch-ugrische Forschungen,* XII, 1912.

[4] Bezzenberger A., *Die litauisch-preussische Grenze, Altpreussische Monatschrift,* XIX, 1882. — Tenże, *Über die Verbreitung einiger Ortsnamen in Ostpreussen,* ibid., XX, 1883. — Töppen M., *Historisch-Komparative Geographie von Preussen,* 1858.

[5] Gerullis G., *Zur Sprache der Sudaner Jatwinger. Festschrift zum 70. Geburtstage Adalbert Bezzenbergers,* 1921. — Tenże, *Baltische Völker. Max Eberts Reallexikon der Vorgeschichte,* t. I, 1824. — Trautmann R., *Über die sprachliche Stellung der Schalwen.* Streitberg-Festgabe, 1924. — Tenże, *Die altpreussischen Personennamen,* 1925. — Buga K., *Lietuviu kalbos žodynas* (Słownik języka litewskiego), 1924.

[6] Mortensen-Heinrich G., *Beiträge zu den Nationalitäten- und Siedlungsverhältnissen von Pr. Litauen,* 1927.

[7] Mortensen H., *Die Nationalitätengrenze zwischen Altpreussen und Litauen, Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin,* 1922.

kwestii litewskiej na obszarze Prus Wschodnich w dawnych przedwojennych granicach[8]. Punktem wyjścia jego wywodów stała się teza o pruskim charakterze Skalowii, Nadrowii i Jaćwierzy oraz koncepcja puszczy istniejącej już w połowie lub od końca XIII do początków XV w. na terenie kraju kłajpedzkiego i Litwy pruskiej, sformułowana przez G. Mortensen-Heinrich. Wychodząc z tych założeń, Karge nakreślił obraz osadnictwa tych obszarów w czasach krzyżackich, do czego używano obok Niemców, w kraju kłajpedzkim Kuronów, na Litwie pruskiej Prusów z innych ziem pruskich. Litwini brali minimalny udział w tej kolonizacji, o ile chodzi o czasy dawniejsze; dopiero po traktacie melneńskim (1422)[9] napływ ich zaczął przybierać w ciągu XV i XVI w. coraz to większe rozmiary. W rezultacie doszedł Karge do stwierdzenia, że Litwini są późnymi przybyszami na teren kraju kłajpedzkiego i Litwy pruskiej, a teza Bezzenbergera o granicy rzeki Dejmy jest czystą fantazją (Trugbild). Było to ostatnie słowo nauki niemieckiej, stwierdzające w zupełności pierwszeństwo historyczne Niemców na obszarze kraju kłajpedzkiego i Litwy pruskiej przed Litwinami. Zasadniczej tej tezy nie naruszył A. Salys[10], który, zajmując się najdawniejszym osadnictwem żmudzkim, obalił koncepcję G. Mortensen-Heinrich o istnieniu puszczy na północ od dolnego Niemna, na obszarze kraju kłajpedzkiego i zachodniej połaci Żmudzi (Ceclis), przyjmując jednak za Bugą, że ludność tych ziem, w czasie pojawienia się tutaj Niemców w połowie XIII w., stanowili nie Litwini lecz Kuronowie.

W ten sposób została sformułowana przez uczonych niemieckich, nie bez pomocy samych Litwinów (Buga, Salys), teza oparta na szerokiej podstawie danych historycznych i językowych głosząca, że w czasie pojawienia się Niemców w krajach nadbałtyckich w połowie XIII w. obszary dzisiejszego kraju kłajpedzkiego stanowiły prawie bezludną puszczę, nieliczni zaś jej mieszkańcy to byli Kuronowie, podobną zaś puszczą stała się niebawem i obecna Litwa pruska czyli ówczesna Skalowia i Nadrowia, której pierwotni mieszkańcy należeli do plemienia pruskiego; w żadnym zaś wypadku nie było tutaj Litwinów, którzy na obszary te zaczęli napływać dopiero znacznie później. W konsekwencji z tezy tej wynikała rzecz ważna nie dla nauki lecz dla życia, a mianowicie, że współczesna Litwa nie może rościć sobie do obu tych krajów żadnych pretensji opartych na prawach historycznych; przed Litwinami bowiem na tych obszarach wcześniej byli Niemcy.

Teza ta, przyjęta zrazu w nauce litewskiej[11] nie utrzymała się jednak długo; niebawem bowiem obudziła się przeciw niej ze strony litewskiej reakcja, wyrazem której był szereg prac, różnych rozmiarami o charakterze mniej lub więcej naukowym[12]. Wszystkie one starały się wykazać, że żywioł litewski był wcześniejszy od Niemców na terytoriach dzisiejszego kraju kłajpedzkiego i Litwy pruskiej. Najważniejsze z pośród tych prac to rozprawa V. Vileišisa, którą omówiłem w *Baltic Countries*[13], oraz omawiana obecnie praca Karpa. Praca Vileišisa zajmuje się głównie dziejami żywiołu litewskiego w kraju kłajpedzkim i na Litwie pruskiej, w czasach późniejszych i jest rozbudowana obszerniej i mocniej w swej części statystycznej niż w historycznej. Polemika z tezą niemiecką w obronie pierwotnej litewskości kraju kłajpedzkiego i Litwy pruskiej jest w niej przeprowadzona dość pobieżnie. Dlatego też przy omawianiu tej pracy zrobiłem uwagę, że o ile nauka litewska zechce uznać poglądy Vileišisa za swoje, to musi je rozwinąć i uzasadnić odpowiednimi argumentami.

Tych właśnie argumentów dostarcza nam Karp w swej rozprawie, niezbyt obszernej, ale napisanej z wielkim znawstwem odnośnych źródeł i literatury, a jeszcze większym zacięciem polemicznym. W pracy tej rozprawia się autor z omówioną powyżej tezą niemiecką, a przede wszystkim z wywodami G. Mortensen-Heinrich i P. Kargego, na terenie historii i językoznawstwa; w ten sposób jego wywody stanowią doskonałe uzupełnienie książki Vileišisa, która jest na ogół słabą, o ile chodzi o argumenty historyczne i lingwistyczne przemawiające za litewskim pierwotnie charakteru ziem spornych.

[8] Karge P., *Die Litauerfrage in Altpreussen in geschichtlicher Beleuchtung*, 1925.

[9] Traktat pokojowy zawarty nad jeziorem Melno między Polską i Litwą z jednej a Zakonem Krzyżackim z drugiej strony zakończył szereg wojen o Żmudź i ziemię Jadźwingów, ustalając zarazem granice Prus Wsch. takie, jakie dotrwały do 1918 r.

[10] Salys A., *Die žemaitischen Mundarten*, t. I. *Geschichte des žemaitischen Sprachgebiets*, 1930.

[11] Dowodem tego są artykuły *Baltu kalbos* i *Baltu tautos* (Języki bałtyckie — Narody bałtyckie) pióra Salysa w wychodzącej obecnie *Lietuviškoji Enciklopedia* (Encyklopedia Litewska), t. II, 1935.

[12] Bruožis A., *Mažoji Lietuva. Jos amživ i vykiai* (Mała Litwa. Jej losy dziejowe), 1929. — Žadeikis P., *Šis tas iš Klaipedos senoves* (Nieco z przeszłości Kłajpedy), *Vairaš*, 1930, nr 12. — Valsonokas R., *Klaipedos problema* (Problem Kłajpedy), 1932. — Pakarklis P., *Klaipedos srities gywentoju tautybe prieš vokiečiu ordino atejima* (Narodowość mieszkańców okręgu kłajpedzkiego przed przybyciem zakonu niemieckiego), *Musu Žinynas*, 1933, nr 101. — Pryšmantas V., *Ne kuršiai, bel žemaičiai* (Nie Kuronowie lecz Żmudzini), *Vairas*, 1933, nr 1—2. — Arvydas F., *Das Memelland ist es wirklich deutsches Land? Die Anrechte Litauens im Spiegel der Geschichte*, 1934.

[13] Vileišis V., *Tautiniai santykiai Maž. Lietuvoje ligi didžiojo karo istorjos ir statistikos šviesoje. Die Nationalitätenverhältnisse in Klein-Litauen bis zum Weltkriege in geschichtlicher und statistischer Beleuchtung*, 1935. Por. *Baltic Countries*, t. II, nr 2, str. 301—302.

Praca Karpa rozpada się na kilka rozdziałów, które omawiają i poddają krytyce poszczególne części składowe niemieckiej tezy. Po przedmowie i wstępnym rozdziale, który wprowadza czytelnika w sporne zagadnienie, omawia autor dokument władcy litewskiego Mendoga z 7. VIII. 1259 r., zawierający darowiznę Skalowii, ziemi Jadźwingów oraz Żmudzi na rzecz Zakonu Krzyżackiego. Karge, jakkolwiek archiwista, potraktował ten dokument dość pobieżnie, powtórzył przy tym niezupełnie ściśle poglądy W. Kętrzyńskiego[14], najpoważniejszego badacza dokumentów Mendogowych, który darowiznę z 1259 roku określił jako współczesny falsyfikat. Wyraził również Karge wątpliwości co do umieszczenia wzmianki o Skałowii we wspomnianym dokumencie, który poczytywał za falsyfikat z XIV w., przypuszczając nawet jakąś omyłkę fałszerza. Natomiast Karp stoi ściśle na gruncie poglądów Kętrzyńskiego na ów dokument jako na falsyfikat z połowy XIII w. i wykazuje, że umieszczenie w nim wzmianki o Skalowii jest historycznie całkiem uzasadnione. Dodać tu muszę, że już po ukazaniu się rozprawy Karpa, pojawiła się praca K. Maleczyńskiego[15] o dokumentach Mendoga, w której autor dochodzi na podstawie analizy paleograficznej do wniosku, że dokument z 1259 r. jest autentyczny. Jest to szczegół przemawiający wydatnie na korzyść interpretacji treści tego dokumentu, przeprowadzonej przez Karpa.

Przystępując do analizy poszczególnych części składowych tezy niemieckiej, poddaje autor krytyce najpierw Mortensenowską koncepcję o istnieniu bezludnej prawie puszczy na północ od dolnego Niemna, na obszarze dzisiejszego kraju kłajpedzkiego (Megowe, Pilsaten) oraz zachodniej połaci litewskiej Żmudzi (Ceclis). Idąc za swymi poprzednikami w tym względzie, a zwłaszcza za Salysem, zestawia autor raz jeszcze wszystkie argumenty natury historycznej, przemawiające za tym, że obszary te były zaludnione już w XIII w., oczywiście słabiej, jako położone na krańcach terenów zwartego osadnictwa. Na przełomie XIV i XV w. widzimy tu rzeczywiście puszczę, która była jednak wynikiem długoletnich wojen Krzyżaków z litewskimi Żmudzinami, prowadzonych w tych właśnie stronach. O ile zaś chodzi o charakter etniczny mieszkańców tych obszarów w XIII w., to na podstawie podobnego zestawienia argumentów natury historycznej i lingwistycznej, wykazuje autor, w polemice z Salysem, że pierwotnymi mieszkańcami ziem Ceclis, Megowe i Pilsaten, w chwili przybycia tu Niemców, byli Litwini; Kuronowie siedzieli jedynie w Pilsaten — ale w mniejszości. Poprzednio zasięg elementu kurońskiego ku wschodowi był znacznie większy. W czasie mianowicie wielkich wędrówek ludów bałtyckich, które w VI—VIII w. przesuwały się na swe późniejsze siedziby, zajmowane w czasach historycznych, Kuronowie zasiedlali przez czas jakiś obszary późniejszej Żmudzi; śladem pobytu ich tam były liczne nazwy miejscowości o brzmieniu kurońskim, których istnienie po górną Windawę i dolną Dubissę stwierdził poprzednio Buga.

Obszerny wywód poświęca w końcu autor przynależności mieszkańców dawnej Skalowii i Nadrowii oraz Jadźwingów do plemienia pruskiego. Na podstawie zabytków językowych uznawał Gerullis Jadźwingów za część dawnych Prusów, z czym zgadzał się *a priori* Buga. Wobec tego autor omawianej pracy rozpatrzył tę sprawę na gruncie językoznawstwa, dochodząc w rezultacie do wniosku, że istniejące zabytki języka Jadźwingów nie dają dostatecznych podstaw do stanowczego zaliczenia ich do Prusów albo Litwinów i że rozstrzygnięcie tego zagadnienia zależy od wyznaczenia granicy językowej między tymi dwoma plemionami. Punktem ciężkości problemu jest zatem przede wszystkim ustalenie etnicznego charakteru mieszkańców dawnej Skalowii, który G. Mortensen-Heinrich określiła, na podstawie danych kroniki Dusburga i innych źródeł historycznych, jako pruski; poparcie swoich twierdzeń znalazła ona do pewnego stopnia ze strony lingwistyki w wynikach pracy Trautmanna. Autor poddaje zatem analizie cały zasób imion osobowych z obszaru Skalowii, wykazując, w przeważającej większości wypadków, podobieństwo ich do imion litewskich. Poza tym, rozciągając swoje badania na imiona osobowe z obszaru Sambii i Nadrowii, dochodzi do wniosku, że ziemie te, a mianowicie Sambia i południowo-zachodnia Nadrowia, wraz z sąsiednimi okolicami innych przyległych ziem pruskich, stanowiły obszar przejściowy między językiem pruskim a litewskim. Tym samym uzyskuje autor dalszy dowód litewskiego charakteru Skalowii, który popiera poza tym innymi danymi, a mianowicie wykazując, wbrew Kargemu, że między litewską Żmudzią a Skalowią nie było zasadniczego antagonizmu oraz podkreślając, iż fakt używania przez Zakon Krzyżacki Skalowów w charakterze szpiegów i przewodników po Żmudzi świadczy o tym, że ci ostatni nie napotykali tam żadnych trudności językowych. Przez ustalenie powyższej strefy przejściowej, która na ogół pokrywa się z dawną językową granicą Bezzenbergera, dochodzi autor do ostatecznego wniosku, że Skalowia i przeważna część Nadrowii, czyli dzisiejsza Litwa pruska oraz ziemia dawnych Jadźwingów należały do obszaru języka litewskiego; podnosi przy tym lojalnie, że brak należytego opracowania dawnych imion litewskich nie pozwala ustalić należycie wielu szczegółów dotyczących językowego charakteru badanych nazw osobowych.

Końcowym rezultatem omawianej pracy jest, jak to podnosi sam autor, odnowienie dawnej tezy Bezzenbergera i Töppena o pierwot-

[14] Kętrzyński W., *O dokumentach Mendoga króla litewskiego*, 1907.

[15] Maleczyński K., *W sprawie autentyczności dokumentów Mendoga z lat 1253—1261*, *Ateneum Wileńskie*, XI, 1936.

nym litewskim charakterze północno - wschodnich obszarów Prus Wschodnich, z tą tylko różnicą, że przyjmowana przedtem wąska granica między zasięgiem języka litewskiego a pruskiego, zostaje obecnie zastąpiona szerszą strefą przejściową; tym samym jednak autor wyznacza zasięg języka litewskiego na terenie Prus Wschodnich znacznie większy, niż to przedtem przyjmowano. Z odnowieniem teorii Bezzenbergera i Töppena wiąże się oczywiście obalenie tezy skonstruowanej przez współczesnych uczonych niemieckich z Kargem i Mortensen - Heinrich na czele, co było właśnie celem omawianej pracy.

Czy i w jakiej mierze autor cel swój osiągnął? Oto pytanie, które nasuwa się na zakończenie niniejszego sprawozdania.

Zwalczając tezę niemiecką, przytoczył autor argumenty dwojakiego rodzaju, a mianowicie historyczne i lingwistyczne. Jako historyk jestem w możności ocenić siłę dowodową i znaczenie tylko argumentów historycznych. Otóż w tym względzie muszę zaznaczyć, że przemawiają mi one prawie w zupełności do przekonania, czemu zresztą dałem wyraz jeszcze uprzednio, przed ukazaniem się niniejszej pracy. Przed laty kilkunastu zajmowałem się zasięgiem osadnictwa żmudzkiego i wówczas to przyjąłem, zgodnie z Bielensteinem, że w kierunku zachodnim sięgali Żmudzini już w XIII w. na obszar ziem Pilsaten i Megowe, a więc dzisiejszego kraju kłajpedzkiego, gdzie stykali się z Kuronami, którzy siedzieli wąskim pasem wzdłuż wybrzeża morskiego[16]. Zgodnie z tym, recenzując później prace Mortensen - Heinrich i Salysa, występowałem stanowczo zarówno przeciw Mortensenowskiej koncepcji o istnieniu w XIII w. puszczy na północ od dolnego Niemna, na obszarze zachodniej Żmudzi (Ceclis) i kraju kłajpedzkiego (Pilsaten, Megowe), jak i przeciw twierdzeniu Salysa o kurońskim charakterze etnicznym tych ziem[17]. Obecnie też, na podstawie wywodów Karpa, muszę stwierdzić, że zarówno koncepcja opustoszenia tych ziem, jak i ich kurońskiego charakteru, w czasie pojawienia się Niemców w XIII w., jest absolutnie nie do utrzymania. Wywody Mortensen - Heinrich uwzględniają bowiem jedynie część przekazów źródłowych, odnoszących się do kwestii rzekomej puszczy, znaczną zaś ich ilość zupełnie pomijają. Podobnie nie do przyjęcia są argumenty za kurońskim charakterem zachodniej Żmudzi przytoczone przez Salysa, który bierze pod uwagę jedynie dane lingwistyczne i nie zdaje sobie sprawy z momentu chronologii. Zarówno kraj kłajpedzki, jak i zachodnia Żmudź były w czasie przybycia Niemców w te strony zasiedlone żywiołem litewskim, oczywiście nie tak silnie, jak w głębi Żmudzi i właściwej Litwy, jakkolwiek nie brakło i tutaj większych skupień ludności, wskazanych przez autora (Pograude tzn. okolice Szwekszni i Nowegomiasta, obszary położone na lewym brzegu Jury w okolicach dawnego grodu Oukaym oraz okolice nad Niemnem, na zachód od ujścia Dubissy, koło Wielony). W okolicach położonych bliżej morza, a więc na terenie dawnych ziem Megowe, a zwłaszcza Pilsaten, siedzieli jeszcze w XIII w. Kuronowie, którzy w czasie wędrówek ludów bałtyckich przesuwali się od południa poprzez całą późniejszą Żmudź, podążając na północ, do dzisiejszej południowo-zachodniej Łotwy oraz na zachód, ku wybrzeżom morskim; ślady przebywania Kuronów na obszarze zachodniej Żmudzi przechowały się w nazwach miejscowości o charakterze kurońskim, dość licznie tam rozsianych, jak to wykazał Buga. Czy jednak Kuronowie stanowili na terenie ziem Megowe i Pilsaten mniejszość w stosunku do litewskich Żmudzinów, jak chce autor, tego nie śmiałbym stanowczo rozstrzygać.

Inaczej nieco przedstawiają się wyniki badań autora, o ile chodzi o pierwotną litewskość dzisiejszej Litwy pruskiej, czyli dawnej Skalowii i Nadrowii oraz dawnej krainy Jadźwingów. Przyznaję z autorem, że dane historyczne stwierdzające ich przynależność do Prus, nie mogą odgrywać tu roli decydującej i że punkt ciężkości zagadnienia leży w badaniach lingwistycznych. Nie będąc kompetentnym w zakresie językoznawstwa, nie mogę osądzić należycie i przyjąć wywodów autora, zmierzających do wykazania na podstawie danych językowych litewskiego charakteru pierwotnych mieszkańców Litwy pruskiej oraz Jaćwieży. Nie tylko bowiem po stronie przeciwnej stoją takie powagi, jak Gerullis i Trautmann, ale powiedziałbym, że wywody obu tych uczonych są znacznie gruntowniejsze, niż wywody autora omawianej pracy, który, w rozbiorze materiału onomastycznego z obszaru Litwy pruskiej i dawnej Jaćwieży, ogranicza się właśnie do wykazywania zewnętrznego podobieństwa tamtejszych nazw osobowych z zabytkami imionnictwa litewskiego, dotąd zresztą należycie nie opracowanego. Z tych więc względów, jak i z powodu własnej niekompetencji w tym kierunku, nie mogę oświadczyć się stanowczo ani *pro* ani *contra* wywodom autora; mam przy tym wrażenie, że zagadnienie to wymaga dalszych jeszcze badań, do czego powołani są językoznawcy zarówno niemieccy, jak i litewscy. W omawianej pracy znajdujemy też pewne wskazówki, jak powinny rozwijać się te dalsze badania. Dodać jednak muszę, że mam pewne wątpliwości, czy te badania zdołają doprowadzić do definitywnego rozstrzygnięcia sprawy przynależności plemiennej Skalowów, Nadrowów i Jadźwingów. Trzeba bowiem pamiętać, że im dalej wstecz, tym różnice językowe między poszczególnymi ludami są mniejsze, a zresztą stwierdzenie przynależności językowej nie rozwiązuje jeszcze w całości spornego zagadnienia.

[16] Zajączkowski S., *Studja nad dziejami Żmudzi wieku XIII*, 1925.

[17] *Kwartalnik Historyczny*, XLIV, 1930 i XLV, 1931; *Ateneum Wileńskie*, VII, 1930 i VIII, 1933.

Zamykając omówienie pracy Karpa, muszę jeszcze dodać, że zajmuje ona doniosłe miejsce w naukowej literaturze, dotyczącej najdawniejszych dziejów kraju kłajpedzkiego i Litwy pruskiej, głównie przez to, że, przy dzisiejszym stanie źródeł, rozwiązuje definitywnie pewne kwestie sporne.

Zauważyć jednak muszę, że w pracy naukowej, nawet o charakterze polemicznym, rażą nieco ciągłe wycieczki osobiste i pomawianie swych przeciwników o mimowolną chociażby tendencyjność; a tego rodzaju szczegółów znajdujemy zbyt wiele w omawianej pracy.

RECENZJE

Kozierowski Stanisław, *Atlas nazw geograficznych Słowiańszczyzny Zachodniej*, Poznań, 1934—1935, zesz. I, str. 24, 4 mapy; zesz. II, Rugia, str. 21, 1 mapa.

Słowiańszczyzna Zachodnia poniosła najdotkliwsze uszczerbki na rzecz Niemiec; jeśli w X wieku przekraczała Łabę i Solę i docierała do Turyngii i Frankonii, to w XIII wieku cofnęła się za Odrę i nie odzyskała już utraconej na zawsze ziemi; ocalała tylko do końca XVII w. jako wysepka koło Budziszyna i nad Szprewą grupa tzw. Serbów łużyckich oraz za Łabą, nawet w kraju lüneburskim, zupełnie już zniemczona i skazana na wymarcie garstka słowiańska tzw. Wendów załabskich; posiadamy po niej tylko resztki językowe, zapisane przez obcych raczej niż przez tubylców. Etnograficznie więc Słowianie ci (oprócz owej garstki serbskiej), znikli zupełnie, lecz istnieją topograficznie, bo pozostały po nich nazwy rzek i jezior, gór i lasów, pól i łąk, wsi i przysiołków, miast i targowisk. Z czasem wszystko zajęli Niemcy, zachowali jednak po większej części te przedniemieckie nazwy, ale ponieważ były im zupełnie obce, powtarzali je z coraz nowymi odmianami, stosując się do wygód własnej artykulacji; czym później, tym znaczniejsze bywały te odmiany, teraz mniej już zrozumiałe dla Słowianina.

Badania topograficzne wykazały nadzwyczajną ich ilość; dowód to, jak gęste było już pierwotne osiedlenie, jak szeroko radło słowiańskie uprawiało rolę, i mimowolnie nasuwa się chęć odtworzenia dawnego, prawdziwego brzmienia tych nazw, aby dojść z nich wskazówek np. o dawnej florze i faunie — jak daleko sięgał połów bobrów, walka z wilkami czy niedźwiedziem, albo jaki był zasięg wegetacji itp. Przecież nazwa miasta *Zerbst* dowodzi, że uprawa *czerwia* polskiego dla uzyskania barwnika czerwonego sięgała aż daleko za Solę, nazwy zaś np. na wyspie Rugii dowodzą, że w jej ustroju byli i chorążowie i klucznicy i stolnicy tj. tacy sami urzędnicy, jakich i Polska piastowska posiadała, nie mówiąc o półpankach, księżycami nazywanych. Z innej nazwy wnosimy, że daleko na Zachodzie, już w XII w. pierwotną *cerkiew* zastąpiono *kościołem*, jak dziś u Czechów i Polaków. Na koniec z nazw tych daje się wyczytać pierwotne narzecze owych wymarłych już Słowian, rozstrzygnąć, czy należało ono do polszczyzny czy też do narzeczy łużyckich lub czeskich. I tak łączą się z tymi nazwami zagadnienia dziejowe i językowe. Nie dziw więc, że od dawna ściągały na siebie uwagę, szczególnie badaczy regionalnych, którzy umiejscawiali nazwy dziś już nie istniejące a zapisane w dawnych aktach i kronikach. Zachodzi jednak przy korzystaniu z tych nazw wielka trudność, bo ulegały one w ustach niemieckich znacznemu nieraz zniekształceniu. Niemiec odrzucał np. początkową spółgłoskę (z nazwy *Gdańsk — Danzig, Glumacz — Lommatsch, Zbąszyń — Bentschen*), albo samogłoski w środku czy na końcu (np. z końcówki *wice — witz)*, albo też przystosowywał pierwotne brzmienie słowa do swego języka np. nazwę *Wysoka* przekształcił na *Wittstock;* a ktoby się domyślił, że *Potsdam* jest pierwotnym *Postąpimem*, czego dowodzi zachowana w akcie z r. 992 forma *Pozdupinie*. Gdzie jednak takich dawnych świadectw nie ma, bywa z objaśnieniem krucho. Badacze regionalni Niemcy brali byle jaki słownik czeski czy ruski i z jego pomocą tłumaczyli te nazwy nieraz tylko z tym wynikiem, że brnęli w najmylniejsze wywody np. w nazwie *Potsdam* upatrywali koniecznie słowo *dęby* itp. Dziś posiadamy niemal dla każdej dzielnicy spisy tych nazw z wyliczeniem wszelkich ich dawniejszych odmian, należy je tylko poprawnie wytłumaczyć.

Ks. kanonik Stanisław Kozierowski podjął się tej trudnej pracy. Był do niej przygotowany, jak nikt inny, bo od wielu lat zbierał i objaśniał nazwy wielkopolskie i wyniki swej pracy ogłosił w siedmiu sporych tomach, a oprócz tego w osobnych rozprawach przerabiał ten sam materiał; nie ograniczał się przy tym do nazw polskich, lecz sięgał do całej dalszej Słowiańszczyzny, szczególnie do najbliższych nam Czech. U nas, u Czechów, u Chorwatów, na Rusi miał jednak do czynienia z materiałem słowiańskim, a więc przejrzystym, nie pozostawiającym żadnej wątpliwości co do właściwego brzmienia, bo choć bywają wprawdzie odchylenia od formy pierwotnej, są one jednak nieznaczne i dają się łatwo poprawić przez starsze cytacje (np. *Wyrzeka z Wirędrzeki* itp.). Nabrawszy nadzwyczajnej wprawy w tym imiennictwie słowiańskim, spoufaliwszy się z nim najzupełniej, przystąpił ks. Kozierowski, jako najbardziej powołany, do trudniejszego zadania, do nazw słowiańskich na ziemiach dziś i od wieków niemieckich, o formach nieraz do niepoznania przekształconych; tu nie pomaga porównywanie innych nazw, tu wymaga się niby instynktu, żeby trafić do właściwego źródła nazwy, tu nasuwają się wszelakie możliwości i wybór między nimi bywa nader trudny. Autor utrudnił sobie zadanie, bo nie tylko zebrał wszelkie nazwy, ale i wpisał je na mapach o skali 1:300.000 (wyjątkowo dla Rugii obrał skalę większą 1:100.000). Zamiarem jego jest wyczerpanie materiału w czterech wielkich zeszytach. Pierwszy objął wschodnią połać ze Słupskiem, Kołobrzegiem, Piłą i Szczecinem; drugi obejmie Pomorze zachodnie, z którego autor wydzielił osobno (jako 2-B) Rugię ze względu na nadzwyczajną obfitość nazw słowiańskich szczególnie na wschodzie wyspy; trzeci zeszyt obejmie marchie, a czwarty — cały dalszy zachód.

Z góry podziwiamy niezmierną pilność i staranność w zbieraniu materiału i jego opracowaniu; ułożył go autor alfabetycznie, podał najpierw odtworzoną formę słowiańską w brzmieniu polskim, w nawiasie okrągłym dodał dzisiejszą niemiecką, a z dokumentów powybierał dla uzasadnienia kilka dawniejszych form; objaśnień dalszych już nie ma, bo brzmienie polskie wystarcza samo; czasami po-

daje autor w nawiasach spiczastych inną możliwość albo na końcu dopisuje „niepewne“ (najczęściej znaczy to, że pochodzenie słowiańskie nie jest ze wszech miar pewne, że możnaby i o niemieckim myśleć). Mapy same są olbrzymich rozmiarów a do tego i tekst główny się zastosował, więc stronica liczy sześć szerokich szpalt, a rozmiary te utrudniają nadzwyczaj korzystanie z dzieła. Odbiło się to może i na zbytniej lakoniczności tekstu, podziwiamy jednak znowu, ile tu autor powiedział w najmniejszej ilości słów. Oba zeszyty dają najpierw wstęp historyczny pióra ks. Kozierowskiego, szczególnie obszerny co do Rugii, krótszy w pierwszym zeszycie o Pomorzu wschodnim; dalej geograficzny pióra geografa fachowca, prof. Stanisława Pawłowskiego, objaśniający i ziemię i kierunki jej imiennictwa. Cały wstęp podany jest również w tłumaczeniu francuskim i angielskim. W zeszycie 2-B jest osobny dodatek, zawierający spis uroczysk, które nie zmieściły się na mapie, oraz spis słowiańskich nazw osobowych. Autor słusznie ufny w nabytą przez długoletnie trudy wprawę, rozrządza materiałem bez wahania; jedyny to sposób wydobycia się z najtrudniejszych przepraw, bo jeśliby miano rozważać wszelkie wątpliwości, toćby i końca nigdy nie było. Nie wadzi jednak zaznaczyć, że autor zbyt wiele napłodził nazw słowiańskich, np. wyspa *Hiddensee* to na pewno tylko nazwa germańska, nie jakaś *Chycine;* bardzo też wątpię, żeby *Jasmund* był Słowianinem; autor sam zaznacza odpowiednie formy staroszwedzkie, ale wplątał i *-męt* polskie. U *Arkony* nie pokusił się, i słusznie, o żaden wywód słowiański; zebrał z całej Europy nazwy na *-ona,* wpadł w końcu na wywód celtycki, ale czyż Celtowie kiedykolwiek Rugii dosięgli? Jest to nazwisko nordyjskie, chociaż lingwiści nordyjscy sami go dotąd nie wyłożyli. Właśnie na Rugii uderzają najpiękniejsze nazwy słowiańskie, pewne i jasne, ale obok nich bardzo niepewne i z pewnością obce, nordyjskie czy niemieckie. Niefortunne wydaje mi się narzucanie brzmienia polskiego tym nazwom pomorskim i rugijskim; pisać je np. przez *cie-* polskie zamiast przez właściwe *te-, strona* zamiast *stoerna, paproć* zamiast *papart* itd., dalej tworzyć nowe polskie nazwy, tłumaczyć niemieckie na polskie, chociaż dowodu na to nie ma żadnego, (jak wstawia autor *puszczę* zamiast *Heide, Słowiański kierz* zamiast *Wendsbruch, grodziszcze* zamiast *Schanze* itd.) — to myli niepotrzebnie. Co do objaśniania nazw samych, można się nieraz spierać, np. czytamy *Kołcigłowy (Kiełczygłowy), Alt Kolziglow,* ależ to raczej *Koziegłowy,* przy czym *l* przejął Niemiec z następnego *gl,* co nie jest rzadkie np. *Bröbberow* z *Bobrowa* i in. Przy *Puttbus* wysuwa autor *Podbórz (Podbuck),* ależ *r* tu nigdy nie było, a *rz* w rugijskim narzeczu nie istniało. Przypuszczam, że pochodzenie całego szeregu nazw nie jest słowiańskie np. *Uwmantz, Wałąg - Ołąg (Walung)* — por. nazwę *Wałęga,* wojewoda słowiański *Wallukus* z r. 631; *Wallukus* znaczy *wołdyka* (nasz *włodyka)* i nic z wałęgą nie ma wspólnego. Szczególnie przy nazwach, dla których nie ma źródła dawniejszego, wstrzymywać się należy od tłumaczeń słowiańskich np. *Święty gozd (Świętykamień) Swantekahns,* skały, *Blöcke,* w tejże okolicy *Satekass* = *Sądny kamień?* Niepewne, bo także na Bornholmie (!) nadbrzeżne osady *Kaas, Teglkaas* — to wystarcza, by słowiańskość tego *Kaas* odrzucić; ani też pogańskie jeszcze *swante* tu nie pomoże. Rugię autor umiłował widocznie i zajęła u niego nierównie więcej miejsca, niżby według zeszytu pierwszego wypadało; gdy tu autor niewiele odmiennych form zapisywał, przy rugijskich wymienił wszystkie, a szczególnie uwzględnił nazwy osobowe. Lecz niesposób mi wchodzić w szczegóły, proponować inne objaśnienia itp. Natomiast wyrażam podziw dla olbrzymiej pracy autora, który starał się wyczerpać cały materiał dla Rugii, nierównie pełniej nawet, niż dla Pomorza, bo i wszystkie nazwy uroczysk i osobowe tu zebrał, i chociaż nie wszystkie objaśnienia autora zdołają się utrzymać, praca jego posunęła naukę o walny krok naprzód, większość nazw zapewne objaśniona jest trafnie. A o to chodziło głównie, właśnie wobec tych dziwolągów, jakie co do nazw rugijskich stale płodzono. Osobno zaznaczyć należy, że autor porównywał i spisy niemieckie (z czysto niemieckich ziemic), aby nie błądzić, chociaż i niemieckie i słowiańskie nazwy bywają równe zagadkowe np. *Gingst* niby *Jinszcz,* ale cóżby to było, ani *Juniszcz* jakieś nie pomaga; jest niemieckie *Hochzeit,* w r. 1405 *Hochzit,* toć na pewno nie *Osieczno,* bo *Osiek* itp. zawsze brzmi u Niemców *Wusseken, Oseeken,* jest to więc nazwa niemiecka a nie słowiańska. Żeby dawne *Pokelente,* dzisiejsze *Pakulent,* miało być pierwotnym *Pacholęta,* nie uwierzę; samogłoskę po *k* pewno Niemcy dopiero wsunęli. Następnie czytamy: *Pakotolsk (Pagdanzig),* w r. 1352 *Packetilz,* całkiem to niezrozumiałe w obu językach, ale takie zagadki należą do rzadkości wyjątkowych. Zasługa autora jest niewątpliwa i wypada tylko życzyć, żeby rychło dzieła dokonał; całość będzie znakomitym wkładem nauki polskiej do powszechnej toponomastyki.

A. Brückner

Orbis Arctoi nova et accurata delineatio, auctore Andrea Bureo Sueco, 1626. Wyd. Herman Richter i Wilhelm Norlind. *Publications of the Geographical Institute of the University of Lund. Treatises,* III, Lund, 1936.

Niniejsze wydawnictwo znanego ze swoich prac nad historią kartografii Skanii prof. H. Richtera składa się z 8 osobnych części różnego formatu i charakteru. Pierwsza z nich (str. XXII, 49) obejmuje przede wszystkim napisany po angielsku wstęp historyczny, który stanowić będzie główny przedmiot niniejszych uwag, oraz służące do jego ilustracji, przeważnie zmniejszone podobizny 8 map. Poza tym zaś mamy tu oryginalny tekst łaciński i angielskie tłumaczenie historyczno-geograficznego opisu królestw Szwecji, Danii i Norwegii wraz z należącymi do nich prowincjami, wydanego w r. 1626 przez A. Bureusa w Sztokholmie. Opis ten miał służyć za rodzaj objaśnienia do wymienionej w tytule publikacji, sześcioarkuszowej mapy tegoż autora, której podobiznę światłodrukową przynosi druga część wydawnictwa, składająca się z karty tytułowej i 6 tablic formatu wielkiego folio z reprodukcjami poszczególnych arkuszy mapy Bureusa. Obie te części składają się w sumie na piękną całość, choć nie można z drugiej strony nie podkreślić, że nie wszystkie reprodukcje wypadły równie dobrze, tak że nazwy topograficzne w niektórych miejscach głównej mapy, a zwłaszcza na południowo-wschodnich wybrzeżach Finlandii, są nieczytelne Podobne usterki zdarzają się również przy tablicach dołączonych do części pierwszej, a jedna z nich (tabl. 4) jest nawet z tego powodu prawie bezużyteczna.

Wydawcy zasłużyli sobie dobrze na wdzięczność ze strony miłośników dawnej kartografii, udostępniając w swej cennej publikacji szerokim kołom badaczy dotychczas znaną przeważnie tylko z późniejszych przeróbek znakomitą pracę „ojca kartografii szwedzkiej“, która odegrała bardzo dużą rolę w rozwoju kartograficznego obrazu północnej Europy. Mapa ta poza tym nie tylko otwiera nową zupełnie epokę w dziejach kartografii szwedzkiej, ale i zamyka długotrwały, bo ciągnący się przez dwa pełne stulecia okres kształtowania się obrazu kartograficznego krajów skandynawskich i nadbałtyckich, który moglibyśmy nazwać okresem „map generalnych“, późniejsze bowiem refor-

my obrazu kartograficznego wspomnianych krajów związane były z opracowywaniem coraz to dokładniejszych i szczegółowszych map partykularnych.

Na samym początku dołączonego do publikacji tekstu historycznego znajdujemy właśnie streszczone pokrótce główne etapy rozwoju kartografii skandynawskiej do czasów Bureusa, przy czym do zilustrowania tych wywodów służą właśnie reprodukcje map Jakuba Zieglera (Schendia, 1532), Olausa Magnusa (Carta Marlina, 1539), Cornelisa Anthonisza (Caerte van Ostland, 1543), Gerarda Merkatora (wycinek z mapy Europy, 1554), Marka Jordana (Dania, około 1590), Szymona van Salingen (Skandynawia, 1601) i Adriana Veena (Skandynawia, 1613). Omówiwszy następnie działalność w dziedzinie kartografii słynnego astronoma duńskiego Tycho Brahe i jego uczniów na wyspie Hven w latach 1576—1597 oraz początki narodowej kartografii szwedzkiej i rozwój astronomii w Szwecji w drugiej połowie XVI i w samych początkach XVII wieku, przedstawił prof. Richter z kolei wiadomości, dotyczące życia i wykształcenia rodziny Bure, a mianowicie samego Andrzeja i jego braci, oraz jego kuzyna Jana, twórcy szwedzkiej runologii, który odegrał również niemałą rolę w pracach kartograficznych, których wspaniałym uwieńczeniem była mapa z r. 1626. Zamykają tę część tekstu ustępy poświęcone omówieniu robót przygotowawczych do tej mapy, metod jej opracowania, a wreszcie wyliczenie jej zachowanych egzemplarzy i ilości wydań.

Wielka mapa krajów skandynawskich A. Bureusa powstała jako rezultat długotrwałych przygotowań i prac, datujących się co najmniej od r. 1603, których podjęcie stoi w ścisłym związku z rozwojem potęgi militarnej i wzrostem politycznego znaczenia Szwecji w czasach Karola IX i Gustawa Adolfa. Od pierwszego z tych władców wyszła w r. 1603 inicjatywa opracowania *tabulae cosmographicae regnorum septentrionalium*, w kancelarii też królewskiej skupiali się główni współpracownicy, przygotowujący to dzieło, a niemało także przyczynili się do jego powstania wojskowi inżynierowie królewscy. Pierwszym etapem pracy była wydana w r. 1611 przez Andrzeja Bureusa mapa północnej Skandynawii, w skali 1 : 3.500.000 (tabl. 7 pierwszej części), będąca pierwszą znaną szwedzką mapą partykularną, na której zarazem po raz pierwszy przedstawione zostały wcale wiernie obszary między Zatoką Botnicką, Oceanem Arktycznym i Morzem Białym, a to dzięki oparciu mapy na licznych pomiarach astronomicznych i wywiadzie terenowym.

Pierwszy rzut oka na mapę z r. 1611 utwierdzić musi w przekonaniu, że autor jej musiał już wtedy mieć gotowy szkic mapy całej Skandynawii, czyli, krótko mówiąc, musiał dokonać już przedtem, przynajmniej w ogólnych zarysach, reformy obrazu kartograficznego krajów północnych, inaczej bowiem nie byłby żadną miarą w stanie wykonać takiej pracy, jak mapa z 1611 r., pokrywająca się zresztą, poza drobnymi szczegółami, z odpowiednią partią wielkiej mapy z r. 1626. Innymi słowy w r. 1611 wydano tylko gotową już wówczas część ostatnio wymienionej mapy, podczas gdy na analogiczne przygotowanie całości i nadanie jej ostatecznej postaci czekać trzeba było jeszcze 15 lat. O ile hipoteza nasza, że już w r. 1611 istniał sporządzony przez Bureusa ogólny szkielet mapy *Orbis Arctoi*, jest słuszna, a tak jest niemal na pewno, to stąd wynikałoby, że prof. Richter ma zupełną rację, dopatrując się związku między pracami Tycho Brahe i jego szkoły a dziełem Bureusa. Niekoniecznie natomiast trafne jest jego twierdzenie o istnieniu bliskiego związku między mapą z r. 1626 a mapą Adriana Veena z r. 1613 (tabl. 8 pierwszej części), przy czym można dodać, że autor nie zauważył tu ścisłej zależności, jaka zachodzi między pracą Veena a przedstawieniem Skandynawii i Bałtyku na mapie Rosji w *Atlasie* Merkatora (1595). Jakkolwiek bowiem nie da się zaprzeczyć, że Bureus posługiwał się w swej pracy dawniejszymi mapami generalnymi krajów północnych, na co wskazywałoby przede wszystkim liczenie stopni długości geograficznej od Azorów (tak samo jak na wspomnianych mapach Merkatora i Veena), to jednak bez wątpienia mapa z r. 1613 nie odegrała tu tak dużej roli, jak o tym świadczy również przedstawienie wybrzeży Skanii, które u Bureusa jest całkiem inne (i gorsze) niż u Veena.

Zupełny niemal brak danych nie pozwala niestety na ustalenie przebiegu prac nad mapą z r. 1626, która, nawiasem mówiąc, jest wyrysowana w skali ca 1:2.000.000 a nie 1:1.000.000, jak przez przeoczenie podał prof. Richter. Autor ten zestawia skrzętnie wszelkie informacje, odnoszące się lub mogące się odnosić do sposobu opracowania omawianej mapy oraz faktycznych i przypuszczalnych współpracowników Bureusa, w końcu jednak zmuszony jest stwierdzić, że głównym źródłem poznania metod jego pracy musi pozostać sama mapa. Tym też dotkliwiej daje się odczuć brak szczegółowej analizy podstaw matematycznych, rysunku sytuacyjnego i samej treści mapy, zwłaszcza że analiza taka dostarczyłaby niewątpliwie wielu cennych wskazówek, dotyczących metod, jakimi posługiwano się przy jej opracowaniu. Tak na przykład największy błąd mapy, polegający na zbytnim wydłużeniu Szwecji, Finlandii i Inflant w kierunku E-W (tzn. wschód-zachód), nie jest, jak się tego domyśla autor, następstwem przedłużenia przez Ptolemeusza równoleżnikowej osi Morza Śródziemnego o 20 z górą stopni, gdyż błąd ten nie odbił się na przedstawieniu Skandynawii na wcześniejszych mapach (map Europy Merkatora i innych nie wyłączając). Da się on natomiast łatwo wyjaśnić, skoro przyjmie się, że jedną z głównych podstaw, na których oparł swą mapę Bureus, były zdjęcia drogowe, przy czym nieuniknionym następstwem było znaczne przedłużenie wszelkich odległości, obserwowane zresztą na wszystkich podobnych, wcześniejszych i późniejszych pracach kartograficznych. Przedłużenie to nie daje się odczuć, gdy chodzi o kierunek N-S, gdyż tutaj błędy mogły być usunięte z pomocą pomiarów szerokości geograficznej, nie dało się ich natomiast wyeliminować przy odległościach mających kierunek E-W, wobec braku oznaczeń długości i niemożności robienia ich w owych czasach. Wspomniane pomiary drogowe przeprowadzane były niewątpliwie za pomocą kompasu i to bez uwzględnienia deklinacji magnetycznej, na co zdają się wskazywać tak często na naszej mapie obserwowane błędy w rysunku rzek, polegające na przekrzywieniu ich osi. Natomiast mapa ta nie wskazuje, aby za podstawę jej służyły szczegółowe pomiary i zdjęcia miejscowe, które, o ile nawet były robione, to chyba w dosyć ograniczonym zakresie i w niewielu okolicach.

Mapa z r. 1626 otwiera, jak już wiemy, nowy okres w dziejach kartografii skandynawskiej, toteż nader celowe byłoby szczegółowe jej porównanie z dawniejszymi mapami tych krajów. Tą drogą bowiem można by ocenić najlepiej zarówno stopień zależności pracy Bureusa od jego poprzedników, jak i jej walory i znaczenie dla rozwoju obrazu kartograficznego północnej Europy. Autor tą stroną zagadnienia wcale się nie zajął, jak również nie poinformował nas, z jakich prac korzystał Bureus przy opracowywaniu obszarów, położonych poza granicami państwa szwedzkiego, choć ustalić to byłoby stosunkowo nie trudno. A kwestia ta nie jest znowuż całkiem obojętna, niewątpliwie bo-

wiem mapy krajów sąsiadujących ze Szwecją pomogły wydatnie autorowi mapy *Orbis Arctoi*, tak jak jego mapa odegrała znaczną rolę nie tylko w kartografii Skandynawii, ale także i krajów, położonych w sąsiedztwie wschodnich wybrzeży Bałtyku. I tutaj podkreślić wypadnie jeden jeszcze brak omawianego wydawnictwa, mianowicie zupełne pominięcie zagadnienia wpływu mapy Bureusa na późniejszy rozwój kartografii północno-zachodniej Europy.

Jeśli wspominamy w ogóle o tym i jemu podobnych brakach, to nie dlatego, aby robić z tego zarzut autorom, zagadnienia te bowiem pominęli oni zapewne rozmyślnie, ile raczej aby wykazać, że praca niniejsza nie wyczerpuje jeszcze tematu, któremu na imię: *Orbis Arctoi nova et accurata delineatio auctore Andrea Bureo Sueco.*

K. Buczek

Atlas över Finland (Atlas Finlandii), Helsinki, 1925—1929. Format folio; tytuł i tekst w języku fińskim, szwedzkim i angielskim.

Pierwsze wydanie *Atlasu Finlandii* uskuteczniono w r. 1899, drugie w r. 1911. Trzecie, którego druk zajął cztery lata — 1925 do 1929 — nosi nazwę *Atlasu* z r. 1925, gdyż większość jego danych dotyczy tego roku. Wydawnictwa dokonano staraniem Fińskiego Towarzystwa Geograficznego przy wydatnej pomocy finansowej rządu i czynnym poparciu innych władz i osób.

Wiele było przyczyn, dla których *Atlas* winien był się ukazać w nowej szacie; poprzednie wydanie zostało prawie wyczerpane, badania geograficzne w kraju postąpiły znacznie naprzód, w dziedzinie polityki zaszły ważne zmiany. Dzieło ma dać ogólny obraz stosunków w Finlandii: zarys przyrody, formy rządu, warunki życia. Ponieważ odnosi się do stanu dzisiejszego, wyłączono z wydawnictwa mapy historyczno-geologiczne, archeologiczne i historyczne, uwzględnione w poprzedniej edycji. Uporządkowano również topografię miast, łącząc rozrzucone dawniej szczegóły na jednej planszy, przy czym nie ucierpiała jasność materiału. Usunięto również niektóre mapy specjalne, by zrobić miejsce innym bardziej potrzebnym w praktyce. Tekst *Atlasu* opracowano ponownie, poddając go daleko idącym skrótom. Pierwsze wydanie miało 440 stron tekstu, w drugim napęczniał on ogromnie i liczył 1500 stron. Obecnie mamy tylko 302 stronice. Redukcji dokonano w ten sposób, że wyrzucono obszerne objaśnienia tyczące się treści map, które stanowiły w drugim wydaniu osobne monografie: pozostały krótkie noty podające źródła, na których mapy oparto.

Pierwszych 21 foliałów i towarzyszący im tekst traktuje o naturalnej geografii Finlandii. I tak w pierwszym prof. Granö mówi o kraju w jego fizyczno-geograficznym aspekcie oraz Yrjö Wichman i Helga Sojaniemi o językowym. Na tej samej karcie podano tablicę porównawczą obszaru, struktury i zaludnienia Finlandii i innych krajów europejskich. Druga mapa ma za przedmiot gęstość zaludnienia na kilometrze kwadratowym, ośrodki zaludnienia, prace geodetyczne i pomiarowe. Główna mapa Finlandii, wykonana przez prof. Granö i Zarząd Pomiarów w skali 1:1.000.000, jest znakomita. Zajmuje ona karty nr 3—6 i przedstawia jasno warunki hydrograficzne, granice administracyjne, koleje, drogi (w trzech odcieniach) i sześć typów osiedli. Ukształtowanie terenu ilustruje osobna karta oznaczona liczbą 7, przy czym wzniesienia skontrolował Zarząd Pomiarów, obniżenia zaś Witting.

Mapa 8 ilustruje formacje skał: sporządzona została przez Komisję Geograficzną i Sederholma; mapa 9, praca tejże Komisji i M. Sauramo, daje przegląd złóż nawierzchnich. Obie podano w skali 1:1.000.000. Mapy klimatologiczne, przygotowane do druku przez 4 autorów, zostały z czterech zredukowane do jednej, oznaczonej nr 10. Inowacja ta jest całkowicie uzasadniona. Podano tu 18 mniejszych wykresów z dziedziny klimatu i magnetyzmu ziemskiego. Folio 11 zawiera opracowanie wód morskich okalających Finlandię, obejmujące temperaturę, zawartość soli, przezroczystość, prądy i zmiany powierzchni tych wód; kwestie te zilustrowano na 15 mniejszych mapkach, sporządzonych przez Instytut Morski. Następnych pięć wielkich kart poświęcono wodom śródlądowym w opisie Biura Badań Wodnych.

Karty 13—16 wypełnia wielka mapa w skali 1:1.000.000, wykonana przez prof. Granö. Pozwala ona studiować związki przyczynowe między roślinnością a osadnictwem. Zaznaczono obszary orne i łąki, lasy, mokradła porosłe jodłą, drzewem szerokolistnym i sosną, ponadto bezdrzewne bagna, fieldy z gajami brzozowymi, fieldy bezdrzewne, skały i granice lasów szyszkowych. Równocześnie wykreślono rozmieszczenie ludności wiejskiej, dając na każde 100 osób jeden punkt i przeznaczając na określenie różnych typów osad 8 sygnatur. Karty 17 i 18 w opracowaniu trzech uczonych ilustrują faunę i florę.

Dane dotyczące lasów państwowych wzięto z materiału zgromadzonego dla celów szacunkowych, dzieląc je na 18 mniejszych mapek i wykazów, przygotowanych przez Instytut Badań Leśnych i Y. Ilvessalo. Liczba porządkowa mapy 18. Ciekawą próbę przynosi karta nr. 19, realizująca pomysł prof. Granö. Dzieli on cały kraj na regiony geograficzne, przyjmując za podstawę jednolitość krajobrazu. Rozróżnia w ten sposób 19 prowincyj, czyli wielkich obszarów geograficznych, rozpadających się na 41 okręgów i w dalszym ciągu na 111 mniejszych jednostek. Bardzo pouczające są też mapy fińskiego pejzażu w liczbie siedmiu wykonane przez A. Gustafssona pod kierownictwem prof. Granö.

Karty 22—38 zawierają mniejsze mapy i przekroje dotyczące ludności i życia przemysłowego, jako też związane z kulturą duchową i materialną. W wykonaniu tych kartogramów wzięły udział różne urzędy państwowe i osoby prywatne.

Atlas doznał życzliwego przyjęcia przez publiczność i przez geografów. Powodzenie swoje zawdzięcza w dużej mierze swemu głównemu wydawcy prof. Granö, któremu poszli na rękę zdolni współpracownicy, częstokroć bardzo wybitni.

H. Richter

Tłum. z ang. St. Helsztyński

Messow Hans-Christoph, *Die Hansestädte und die habsburgische Politik im 30-jährigen Kriege (1627—1628), Neue Deutsche Forschungen*, t. 23, Berlin, 1936.

„Plany morskie" Habsburgów w trzecim dziesiątku XVII wieku, związane z tzw. okresem duńskim wojny trzydziestoletniej, były już niejednokrotnie oświetlane przez niemieckich historyków; nie obcy jest ten przedmiot i nauce polskiej, szwedzkiej czy rosyjskiej. Przeglądając nową rozprawę H. Chr. Messowa, musimy zadać sobie pytanie, jakie nowe wyniki udało się autorowi osiągnąć i o ile praca jego stanowi postęp w oświetleniu nader ważnego dla dalszego przebiegu wojny trzydziestoletniej problemu polityki bałtyckiej Habsburgów. Dodajmy od razu, że autor ograniczył swój temat do rozważenia stosunku Hanzy do ich planów w latach 1627—1628.

Dotychczasowe badania pozwoliły na ustalenie, że w polityce bałtyckiej Habsburgów należy rozróżnić dwa okresy: pierwszy nazwać by można

hiszpańskim, drugi cesarskim. Najpierw dwór madrycki występuje po roku 1621 (po odnowieniu wojny z Holandią) z planami nawiązania bezpośrednich stosunków handlowych z miastami Hanzy, przy czym stworzona przez Filipa IV kompania handlowa w Sewilli miała ująć w swe ręce monopol handlu z krajami bałtyckimi przy pośrednictwie miast hanzeatyckich, dostarczających produktów głównie kolonialnych w zamian za surowce krajów północnych. Chodziło Hiszpanii o zadanie w ten sposób ciosu Holendrom przez odebranie im zyskownego pośrednictwa w handlu bałtyckim. Następnie zaś, związawszy miasta Hanzy z Hiszpanią sprawami handlowymi, pragnął dwór madrycki pozyskać w nich punkt oparcia dla swej floty wojennej, której część miała być przerzucona na Bałtyk, dla zaszachowania z tej strony Holandii i jej sojuszniczki — Danii. Poparcie dla tych planów spodziewano się znaleźć w Polsce, zwłaszcza, że Zygmunt III od roku 1623 czynił starania o przysłanie floty hiszpańskiej na Bałtyk w celu uderzenia na Sund lub na wybrzeże Szwecji (Elfsborg), z którą wtedy prowadził wojnę w Inflantach; wkrótce zaś Gustaw Adolf (1626) przeniósł wojnę nad ujście Wisły. Podobne pomysły wspólnej akcji hiszpańsko-polskiej wysuwał zresztą Zygmunt III również i w latach poprzednich (1615). Natomiast starania Hiszpanii o pozyskanie dla tych planów Habsburgów austriackich nie dały w tym okresie wyników (nieudała konferencja w Brukseli, maj 1626); cesarz Ferdynand nie chciał bowiem wikłać się w nową wojnę z Holandią (właśnie zmuszony do odpierania najazdu Danii na Niemcy północne), zwłaszcza że przeciwny był temu jego główny sojusznik, książę bawarski Maksymilian, który obawiał się wzrostu wpływów Hiszpanii na politykę cesarza i Ligi.

Sytuacja zmienia się od r. 1627 w wyniku zwycięstw Tilly'ego i Wallensteina nad Duńczykami. Armia księcia Friedlandu stanęła nad Bałtykiem; jednak ostateczne pokonanie Danii na wyspach nie było możliwe bez floty. Teraz Wallenstein snuje pomysły utworzenia potęgi morskiej cesarza na Bałtyku, proponuje Hiszpanii przysłanie floty na wody bałtyckie, planuje przekopanie kanału między Bałtykiem a Morzem Północnym dla łatwiejszego połączenia floty hiszpańskiej z przyszłą flotą cesarską. Wismar ma być portem wojennym cesarza, zaczyna się tworzenie zawiązków floty. Teraz strona cesarska występuje z inicjatywą. Wallenstein liczy oczywiście nie tylko na współdziałanie Hiszpanii, ale i Polski; ponieważ zaś boi się, by Gustaw Adolf nie udzielił pomocy Danii i protestantom niemieckim, pragnie Zygmunta III wesprzeć w wojnie ze Szwecją na terenie Prus, wysyła mu nawet posiłki wojskowe, byleby tylko Gustaw miał nad ujściem Wisły związane ręce. Dyplomacja hiszpańska wraz z cesarzem pracuje teraz usilnie w Polsce, by Zygmunta III skłonić do zupełnego poparcia planów morskich Habsburgów; zapala się do tych planów głównie królewicz Władysław, któremu z Madrytu obiecywano oddanie komendy nad połączoną flotą hiszpańsko-polską.

Polityce habsburskiej zależy szczególnie na pozyskaniu Gdańska, co byłoby ważnym krokiem na drodze do zjednania miast hanzeatyckich w Niemczech. Bez ich bowiem poparcia nie było mowy o stworzeniu habsburskiej siły morskiej na Bałtyku. Jednak miasta hanzeatyckie odniosły się do tych planów nieprzychylnie. Wprawdzie ich sytuacja gospodarcza była wtedy bardzo trudna, a propozycje prowadzenia bezpośredniego handlu między Niemcami a Hiszpanią bardzo ponętne, jednak Hanza musiałaby w razie poparcia planów habsburskich narazić się Holandii, Danii, Szwecji, Anglii, a nawet i Francji, która już w roku 1628 zaczyna interesować się bardzo żywo sprawami bałtyckimi. Ponadto stworzenie potęgi morskiej Habsburgów na Bałtyku oznaczać musiałoby koniec samodzielności Hanzy a następnie tryumf katolicyzmu, co niemałe budziło obawy u protestanckiej ludności miast hanzeatyckich. W rezultacie sejmy hanzeatyckie w Lubece (luty — marzec oraz wrzesień 1628) zajęły wobec planów habsburskich stanowisko odmowne i utrzymały neutralność w konflikcie nad Bałtykiem. Stanowisko Hanzy uniemożliwiło Habsburgom jakąkolwiek akcję na większą skalę nad Bałtykiem. Szczupła flota, zebrana przez Wallensteina, nie przedstawiała poważnej siły bojowej nawet po przyłączeniu do niej w grudniu 1628 r. floty polskiej (która mogła się już poszczycić sukcesem w bitwie ze Szwedami pod Oliwą w listopadzie 1627 r.). Wtedy bowiem już i Hiszpania z planów bałtyckich się wycofała. Na stanowisko odporne Hanzy wpłynęła niewątpliwie skuteczna obrona Stralsundu przed wojskami Wallensteina. W murach Stralsundu znalazły się nie tylko posiłki duńskie, lecz i szwedzkie. Była to już zapowiedź interwencji Gustawa Adolfa w Niemczech, której Wallenstein bezskutecznie starał się zapobiec. Wkroczenie Gustawa Adolfa do Niemiec zmieniło zupełnie bieg wypadków. W wyniku wojny trzydziestoletniej ujścia głównych rzek niemieckich dostały się w posiadanie Szwecji, a Rzesza Niemiecka została na długie lata niemal odcięta od Bałtyku. Plany utworzenia potęgi morskiej cesarza na Bałtyku skończyły się tedy zupełnym niepowodzeniem i przyśpieszyły tylko interwensję Szwecji zaniepokojonej tymi planami, w wojnie trzydziestoletniej. Z tego też powodu słuszne jest w pracy Messowa podkreślenie wagi tych planów dla ukształtowania się układu sił nad Bałtykiem w XVII wieku.

Jednak wszystkie te sprawy zostały wyświetlone już przed pracą Messowa. Jeśli chodzi o przedstawienie planów bałtyckich Habsburgów na ogólnym tle polityki europejskiej, to w literaturze np. polskiej znajdujemy oświetlenie tych spraw szersze i pełniejsze (Szelągowski A., *O ujście Wisły*, Warszawa, 1905. — Tenże, *Rozkład Rzeszy a Polska*, Kraków, 1907. — Cichocki M., *Medjacja Francji w rozejmie altmarskim*, Kraków, 1928). Tak np. Messow pominął zupełnie udział Francji w ówczesnej polityce bałtyckiej i jej wpływ na stanowisko miast hanzeatyckich. Wszak Richelieu już w roku 1628 śledził pilnie sprawy bałtyckie z pod Roszeli, a rok 1629 przynosi ważną misję posła Charnacégo do Kopenhagi i Lubeki (por. pracę Cichockiego). Ocena stanowiska Polski wobec spraw bałtyckich nie jest w pracy Messowa wystarczająca. Znajomość ówczesnych spraw polskich wyjaśniłaby autorowi, że należy rozróżnić stanowisko króla i sejmu; co więcej, nawet stanowisko Zygmunta III, który prowadził politykę raczej ostrożną, nie było zupełnie identyczne ze stanowiskiem królewicza Władysława, który był na dworze polskim faktycznym motorem poparcia planów bałtyckich Habsburgów, pragnąc w nich sam odegrać wybitną rolę. Brak w pracy Messowa wyjaśnienia losu, jaki spotkał skromne zawiązki floty Wallensteina i flotę polską.[1]

Autor pominął również niemal zupełnie literaturę szwedzką (uwzględnił pracę Wittrocka). Jeśli zaś pragnął raczej ograniczyć się do wyjaśnienia stosunku Hanzy do polityki bałtyckiej Habsburgów, to zaznaczyć wypada, że i te sprawy już były wcale dobrze znane (Richard, Mareš, Gindely, Schmitz, Simson). Messow dorzucił tylko nieco szczegółów, zaczerpniętych z archiwum lubeckiego i gdańskiego, dotyczących rokowań dyplomacji ce-

[1] Niektóre szczegóły o sprawach polskich wprost błędne, np. objaśnienia w notach 16 i 50.

sarskiej i hiszpańskiej z Lubeką i Gdańskiem. Praca tedy jego nie przynosi nowych zdobyczy naukowych. Zestawia i drobnymi szczegółami uzupełnia to, co historycy już dawno wiedzieli o bałtyckich planach Habsburgów w dobie wojny trzydziestoletniej. I pod tym nawet względem posiada pewne braki, które są wynikiem ograniczenia się jedynie do źródeł i opracowań niemieckich.

K. Piwarski

Heckscher Eli F., *Sveriges ekonomiska historia* (Historia gospodarcza Szwecji). Sztokholm, 935, t. I, str. 265, XV, 33; t. II, str. od 266—707, XLII, 43.

Jeszcze do niedawna dzieje gospodarcze Szwecji w XVI i XVII wieku nie zwracały większej uwagi historyków szwedzkich. Jedyna w tym zakresie praca H. Forstella pt. *Sveriges innre historia fran Gustaf I* (Sztokholm, 1869) jest przestarzała i wyniki jej wymagają wielu poprawek.

W ostatnich latach sytuacja uległa zmianie. Ukazał się szereg prac omawiających poszczególne dziedziny życia ekonomicznego dawnej Szwecji, a wreszcie w r. ub. prof. Heckscher, wybitny ekonomista i znawca dziejów gospodarczych Szwecji, wydał dzieło, którym się tutaj zajmiemy.

Książka Heckschera jest pierwszą częścią studiów historii gospodarczej Szwecji od roku 1521, to jest od wstąpienia na tron Gustawa I Wazy, do roku 1914.

Autor dzieli historię gospodarczą Szwecji na cztery okresy:

I Okres gospodarki typu średniowiecznego, obejmujący wiek XVI.

II Okres mniej więcej od roku 1600 do 1720. Jest to epoka ścisłego kontaktu gospodarczego z obcymi krajami, a zarazem okres potężnego rozwoju życia ekonomicznego Szwecji.

III Okres osłabienia kontaktu gospodarczego z Europą zachodnią, trwający do roku 1815.

IV Okres od roku 1815 do 1914. Ponowne zespolenie z gospodarką światową.

W omawianym tomie autor zajmuje się tylko okresem pierwszym. Na wstępie wskazuje na liczne trudności, piętrzące się na drodze badań dziejów gospodarczych. Materiał źródłowy, który zachował się do naszych czasów, jest fragmentaryczny i zawiera liczne luki. Jest przy tym wybitnie subiektywny, ponieważ dostępne nam źródła, to przeważnie akty władzy państwowej, ujmującej rzeczywistość poprzez pryzmat własnych interesów i dążeń. Obiektywna prawda dziejowa i w danym wypadku musi pozostać nieznana.

Inna trudność, to konieczność oddzielenia faktów życia gospodarczego od faktów politycznych i innych, nieodzowna dla ich opisania i zanalizowania. Wszystko to wymaga ze strony badacza ogromnej czujności i ostrożności.

Po tych rozważaniach metodologicznych autor przechodzi do zagadnień związanych ściśle z tematem.

Za podstawę dalszych badań uważa Heckscher sprawę ustalenia choćby w przybliżeniu gęstości zaludnienia Szwecji w XVI wieku, co oczywiście natrafia na ogromne przeszkody ze względu na brak odpowiednich danych statystycznych. Opierając się na materiałach źródłowych i na wynikach prac Forsella autor dochodzi do wniosku, że ludność Szwecji (bez Finlandii) wynosiła w roku 1570 mniej więcej 750.000 osób (obecnie na tej przestrzeni 4.740.000), z czego zaledwie 5% (około 38.000) przypadało na miasta. Szwecja pozostawała więc pod tym względem w tyle za krajami Europy zachodniej, posiadającymi znacznie większy odsetek ludności miejskiej. Ten prymitywizm gospodarczy, charakterystyczny dla wieków średnich, przejawiał się również w słabo rozwiniętym podziale pracy. Hodowla bydła (nierogacizny) zajmowała jeszcze w XVI wieku poważne miejsce w życiu gospodarczym miast szwedzkich, podczas gdy bardzo wielu chłopów trudniło się nie tylko uprawą roli i hodowlą, ale także handlem i rzemiosłem. Słabo rozwinięty podział pracy wywierał ujemny wpływ na inne dziedziny życia gospodarczego, przede wszystkim na handel zagraniczny. Zdaniem autora ludność Szwecji sprowadzała z obcych krajów oprócz soli, broni i amunicji tylko nieliczne przedmioty zbytku, a większość artykułów pierwszej potrzeby sporządzała sobie sama. Pogląd ten nasuwa pewne wątpliwości. Szwecja wywoziła prymitywnie obrobione żelazo, nieco miedzi, ryby, skóry, futra, tłuszcze itd., wszystko to jednak w bardzo ograniczonej ilości. Słaby handel zagraniczny i brak wyraźnego podziału pracy wywierał wpływ na obieg pieniężny, który wobec szeroko rozpowszechnionej samowystarczalności był bardzo słabo rozwinięty. W Szwecji za panowania Gustawa I przeważa jeszcze wymiana naturalna. Pieniądze odgrywają rolę miernika wartości, a nie środka wymiany. Z tą sytuacją wiąże się niska stopa życiowa ludności. Autor określa czas panowania Gustawa Wazy i jego synów jako epokę barbarzyńskiego dobrobytu. Wprawdzie arystokracja przejawia już tendencję do wygodniejszego życia, ale szerokie masy są jeszcze pogrążone w barbarzyństwie. Nosicielami postępu są cudzoziemcy, początkowo Niemcy, potem Holendrzy.

W II części swej pracy Heckscher zajmuje się poszczególnymi dziedzinami produkcji szwedzkiej w XVI wieku. Zwrócimy tu uwagę na kilka charakterystycznych momentów, podkreślonych przez autora, przede wszystkim na zacofanie techniczne, ujawniające się szczególnie silnie w rolnictwie. Pracujący tu jeszcze starogermański system podziału ziemi utrudniał ulepszenie metod uprawy roli. Ciekawe, że w Szwecji na początku XVI wieku 52,4% ziemi należało do wolnych chłopów, podczas gdy udział szlachty był niewielki (tylko 20,7%). Korona posiadała po sekularyzacji dóbr kościelnych 28% ziemi, potem jednak udział jej w posiadaniu ziemi zmniejsza się na korzyść szlachty.

Najważniejszą gałęzią produkcji było górnictwo i hutnictwo. Wydobywanie jednak i przetapianie żelaza, srebra i miedzi odbywało się przy pomocy metod bardzo prymitywnych. Dzięki świadomej polityce Gustawa I, a potem Karola IX, sytuacja ta uległa poprawie, zwłaszcza w dziedzinie wydobywania i przetapiania żelaza wkracza na drogę postępu technicznego. Przy końcu XVI stulecia wzrasta znowu wydobywanie miedzi. Szkoda, że autor nie wyjaśnia przyczyn długotrwałego zastoju w tej dziedzinie, bo skądinąd wiemy, że jeszcze w XV wieku wydobywanie miedzi było najważniejszą gałęzią produkcji szwedzkiej.

Kopalnictwo wymagało stosunkowo znacznych nakładów. Finansowaniem górnictwa żelaznego zajmował się gorliwie Gustaw I. Nie czynił tego bynajmniej bezinteresownie, pobierał bowiem procenty od pożyczek, sięgające nawet 12%. W ogóle król ten posiadał wybitny talent i zamiłowania kupieckie. Poza tym kredyt był bardzo słabo rozwinięty.

W związku z powyższym autor jeszcze raz analizuje dokładnie poruszoną już pobieżnie sprawę pieniądza w Szwecji w XVI wieku. Mennice szwedzkie czerpały metal z kopalń krajowych. Oficjalnie nie wolno było wywozić srebra za granicę, ale cudzoziemcy łamali zakaz, wobec czego korona często ponosiła straty. Gustaw I, na wzór swych poprzedników, ciągnął zyski z fałszowania monety. Dopiero w ostatnim okresie rządów tego władcy nastąpiła poprawa, by po jego śmierci

ustąpić miejsca nowej katastrofie walutowej. Autor wskazuje przy tym, że psuciu monety towarzyszył tak jak na Zachodzie wzrost cen. Ulegały one wahaniom w związku z ogólnoeuropejskim kryzysem srebra.

W trzeciej części pracy Heckscher zajmuje się sprawą polityki zagranicznej Szwecji w XVI wieku. Dochodzi do wniosku, że zarówno Gustaw I, jak jego synowie, dążyli do gospodarczej unifikacji poszczególnych dzielnic państwa i to im się na ogół udało. Co się tyczy polityki miast szwedzkich, to występują tu typowe dla średniowiecza tendencje do zdobycia prawa składu oraz koncentracji produkcji i handlu w obrębie miast. Te ostatnie były jednak zbyt słabe, by opanować gospodarczo resztę kraju, i nawet przychylność królów okazała się bezskuteczna. Wieś i małe miasta utrzymały niezależność ekonomiczną.

W ostatnim rozdziale autor rozpatruje politykę aprowizacyjną pierwszych Wazów, przy czym podkreśla znowu charakterystyczną dla średniowiecza obawę przed nadmiernym wywozem towarów. Dla tego też oględnie udzielano pozwoleń na eksport, a nie ograniczano importu.

W konkluzji autor stwierdza, że Szwecja wieku XVI, to kraj o gospodarce typu średniowiecznego, posiadający jednak zadatki szybkiego rozwoju. Rozwój ten nastąpił w związku z wciągnięciem Szwecji w wir walk ogólnoeuropejskich w XVII wieku, przy czym trafił na grunt przygotowany przez politykę Gustawa I. Dotyczyło to przede wszystkim kopalnictwa.

Na końcu książki autor zamieszcza obfity materiał źródłowy, liczne wykresy produkcji, handlu itd., co ogromnie ułatwia orientację.

Szkoda, że materiał bibliograficzny nie jest ułożony alfabetycznie, co nadałoby mu większą przejrzystość.

M. Małowist

Leinbock F., *Die materielle Kultur der Esten*, Tartu, Akadeemiline Kooperatiiv, 1932, str. 112, 1 mapa.

Materiały etnograficzne zbierano w Estonii już z końcem XVIII i w początkach XIX wieku, ale akcja ta przybrała charakter naukowy dopiero wtedy, gdy w roku 1908 założono w Tartu Estońskie Muzeum Narodowe, które obecnie posiada przeszło 30.000 przedmiotów. Charakter poważnej placówki badawczej nadał temu muzeum w latach 1922-1928 I. Manninen, przedwcześnie zmarły w 1935 roku[1].

Dopiero dzięki tym zbiorom muzealnym celowo kompletowanym mogli etnografowie estońscy pomyśleć o pracach syntetycznych. Taką zwięzłą syntezę estońskiej kultury materialnej dał nam F. Leinbock w pracy pt. *Die materielle Kultur der Esten*.

Autor omawia najpierw łowiectwo ludowe, więc różne narzędzia i sposoby łowieckie, połów fok, ryb i raków, a następnie wypowiada wiele ciekawych uwag o uprawie roli, stwierdzając, że Estowie zajmują się rolnictwem od dawna, o czym świadczą słowa, które sięgają aż do okresu fińsko-permskiego (około 1000 przed Chr.), a nawet aż do fińsko-ugryjskiego (około 2500 przed Chr.). Dalej przechodzi autor do rozmaitych odmian gospodarki: żarowej, dwupolówki, trójpolówki a wreszcie do zanikania odłogów w pierwszej połowie XIX w. dzięki uprawie ziemniaków i koniczyny i różnym typom nawożenia — między innymi spotykamy nawożenie przy pomocy szpilek sosnowych, tak jak na Kaszubach (*The Cassubian Civilization*, str. 199). Z rozmaitych narzędzi rolniczych omówiono sochę, radło rylcowe, brony, sierpy, kosy, cepy, oraz formy żniwa i zbiórki siana.

Chów bydła musiał być w Estonii już w XIII wieku bardzo rozwinięty, skoro w kronice Henryka łotewskiego wyliczono bogate łupy wojenne w bydle, zdobyte wówczas w Estonii. Bydło było małej czerwonej rasy, a zaopatrywano je w dzwonki drewniane podobne do tych, które pasterze kaszubscy nazywali *kleczka* (*The Cassubian Civilization*, str. 322—323). Pasterze estońscy przy pilnowaniu trzody posługują się rogiem do zwoływania bydła, zwanym *kariapasun*, podobnym do kaszubskich *bozunów* (*The Cassubian Civilization*, str. 322—323). Ze zwierząt domowych zasługuje na uwagę świnia, jako jedna z obrzędowych potraw zapustnych, przy czym szczególnie dawny i rozpowszechniony jest zasiąg zwyczaju zjadania świńskiej głowy.

Bartnictwo także ma formy stare, a wyraz *mesĩ* na oznaczenie miodu sięga do czasów fińsko-ugryjskich. Barcie zakładano dawniej na drzewach leśnych, a chroniono się przed niedźwiedziem np. przez zawieszanie na drzewie kłody, która rabusia ciągle uderzała. Takie urządzenie ochronne znane jest w Polsce w pow. końskim (*Lud słowiański*, I B, str. 242).

Ze środków transportowych i komunikacyjnych praca omawia nosidła, siatki do noszenia siana, rozmaite przyrządy do poruszania się po lodzie, włóki oraz sanie używane na terenach bagnistych nawet w lecie, wozy dawniej drewniane z dugą lub charakterystycznym dawnym chomątem, wreszcie jarzma zwane *ike* (kaszubskie *igo*). Również spotyka się w Estonii pływanie na sitowiu, podobnie jak u Słowińców (*The Cassubian Civilization*, str. 226). Także czółna wyrabiane z jednego pnia są podobne do kaszubskich (*The Cassubian Civilization*, str. 226).

Następnie autor zajmuje się rozmaitymi odmianami potraw oraz pracą ręczną kobiet i mężczyzn. Do pracy męskiej zalicza się wyrabianie z drzewa naczyń, skrzynek, wozów, sani, obróbka kory oraz wyplatanie z korzeni sosnowych (por. *The Cassubian Civilization*, str. 207), obróbka skóry i kręcenie sznurów i powrozów, odbywające się przy pomocy narzędzi podobnych do polskich (Fischer, *Etnografia słowiańska*, str. 158), a wreszcie obróbka metali i kamienia. Praca ręczna kobiet polega przede wszystkim na sporządzaniu odzienia i związanej z tym obróbce lnu, konopi, wełny, przędzeniu i tkaniu oraz barwieniu tkanin, praniu i maglowaniu, wyrobie koronek, pończoch i rękawiczek.

Dawne stroje ludowe zachowały się na wyspach Ruhnu i Vormsi, a poza tym tylko na Muhu i w Setukezji, częściowo na Kihnu i na południ. Saaremaa. Stroje kobiece są bardzo różnorodne, a szczególnie charakterystyczne są dla nich ozdoby srebrne. W Estonii północnej spinki są wykładane barwnymi kamieniami, a inne, o kształcie sercowatym, mają formę prehistoryczną. Ubranie męskie jest o wiele prostsze aniżeli kobiece.

Typowy estoński dom mieszkalny odznacza się tym, że posiada trzy wnętrza: 1) izbę, która zarówno jest mieszkalna, jak służy do suszenia zboża, 2) stodołę, która służy do młócki, a w zimie jest używana jako stajnia, 3) komorę jedną lub więcej. Życie w izbie-suszarni ogniskuje się koło pieca. Typowymi estońskimi budynkami gospodarczymi są: letnia kuchnia w stożkowatym szałasie, łaźnia, spichrze zwykle dwa, jeden na zboże, a drugi na odzienie, wreszcie stajnie na bydło i konie, które jednak pojawiły się ogólnie dopiero

[1] Patrz wspomnienie pośmiertne, bibliografia w *Baltic Countries*, t. I, nr 2.

w drugiej połowie XIX wieku, gdyż dawniej trzymano bydło w zimie w stodole, a w lecie zostawiano w ogrodzie lub na pastwisku. W związku z budownictwem autor omówił piwnicę, kuźnię, wiatrak, studnię, plan zagrody, kształt wsi oraz wewnętrzne urządzenie i rozplanowanie izby. Ponieważ izba była zwykle bez podłogi, trudno było utrzymać w niej czystość, poprzestawano na wymiataniu miotłą, a tylko w okresie wielkich świąt parę razy do roku, szczególnie w czasie Bożego Narodzenia, urządzano wielkie porządki. Poza tym w estońskiej higienie ludowej odgrywa wielką rolę łaźnia, która jest przeznaczona przede wszystkim dla starszych, gdy natomiast kąpiel w rzece lub w morzu uważa się za odpowiednią raczej dla dzieci i młodzieży. W związku z higieną książka zawiera także ogólne wiadomości o lecznictwie ludowym.

Autor nie poprzestał na omówieniu kultury materialnej ludu estońskiego, ale omawia również pewne zagadnienia z dziedziny ludowej sztuki i zdobnictwa. Mężczyźni wyrażają swoje zdolności artystyczne w wyrobach z drzewa, a kobiety w wyrobach tekstylnych. Zdolności twórcze rozwinięte były szczególnie w Estonii północno - zachodniej oraz na wyspach. Zupełnie to zrozumiałe, gdyż nadbrzeżny mieszkaniec ma więcej czasu i więcej okazji ulegania obcym wpływom. O ile sam budynek mieszkalny nie nastręcza wiele sposobności do zdobienia, o tyle starannie zdobiono przedmioty o charakterze obrzędowym, jak konwie na piwo, skrzynie wyprawne, siodła i uprząż przeznaczoną dla orszaku weselnego. Również przyozdabiano starannie różne narzędzia pracy kobiecej, jak kijanki, maglownice, deseczki tkackie, prząślice itd., które to narzędzia zdobią i ofiarują zwykle młodzi chłopcy swym wybranym. Najczęściej pojawia się ornament karbowy, ale także i ornament wypalany przy pomocy jakiegoś stempla, czasem nawet malowanie czerwoną barwą, wreszcie wykładanka nawet słomą. Ornament posiada zwykle typ geometryczny, rzadziej występują motywy roślinne, a jedynie w specjalnym zastosowaniu używa lud estoński głów ptasich i końskich, najczęściej na ozdobach szczytowych, chomątach, deseczkach tkackich. Podobną ornamentykę jak wyroby drewniane posiadają także wyroby z rogu, kości i metalu. Mężczyźni przewyższali kobiety tak pod względem różnorodności technik, jak poczucia artystycznego. Wyraża się to w paskach, chustkach, ręcznikach, zapaskach, koszulach, rękawiczkach (zwłaszcza weselne na Saaremaa), rękawiczkach, w ogóle zaś w rozmaitych haftach. W dziale muzyki ludowej zasługuje na uwagę ludowy instrument strunowy, *kannel*, oraz różne instrumenty dęte, szałamaje i rogi kozie, a przede wszystkim ulubione dudy. Dawne tańce ludowe zachowały się przeważnie na północy i zawierają wiele pierwiastków fińskich lub szwedzkich, a w Setukezji widoczne są wpływy rosyjskie. Nadto przy różnych uroczystościach występuje starodawne koło *(ringmäng)*, które przy śpiewie uczestników porusza się raz w prawo, raz w lewo, a tymczasem inni znajdujący się w kole tańczą lub też mimicznie ilustrują treść śpiewanej pieśni.

Jeszcze współcześnie używa się prymitywnych miar: kobiety mierzą łokciami, szerokością głowy, ręki, mężczyźni zaś siągiem tj. długością rozwartych ramion. Pasterze mierzą czas długością własnego cienia. Nadto używano niegdyś drewnianego kalendarza, który najdłużej utrzymał się na wyspach. Do liczenia fur siana czy worków zboża używa się drewienek - karbów, które składają się z dwu części i w ten sposób mogą służyć do wzajemnego obliczania. Nadto są w użyciu znaki własnościowe zwłaszcza na narzędziach rybackich (por. *The Cassubian Civilization*, str. 271—272).

W uwagach końcowych autor podkreśla, że mimo małego obszaru materialna kultura estońska nie jest jednolita. Badania przeprowadzone w ostatnim czasie dowiodły, że na terenie Estonii wyodrębniają się trzy obszary etnograficzne: Estonia północna, E. południowa i E. zachodnia. Granica między Estonią północną a południową idzie od północno-zachodniego końca jeziora Pejpus do miasta Pärnu, zgodnie z dawną granicą administracyjną między Estonią a Inflantami. Obszar północny jest jednolity, a tylko na brzegu istnieją wpływy fińskie. Estonia południowa zawiera liczne zapożyczenia łotewskie, z wyjątkiem Setukezji, która od dawna pozostaje pod wpływem rosyjskim. Trzecim obszarem jest Estonia zachodnia, do której należą pow. Läänemaa, zachodn. Hariumaa, półn. Pärnumaa oraz wyspy. Trudno na razie określić czas i pochodzenie różnych wytworów kulturowych. Można niekiedy uzyskać nawiązania prehistoryczne, a poza tym zaznacza się od XIII wieku silny wpływ panującej warstwy niemieckiej, która pewne rzeczy narzuciła z góry, zwłaszcza w dziedzinie budownictwa i rolnictwa. Nadto działały sąsiedzkie wpływy Szwedów na zachodzie, Rosjan na wschodzie, Łotyszów na południu. Dopiero po wydzieleniu tych obcych wpływów można dojść do tego, co w estońskiej kulturze ludowej wywodzi się z dawnej kultury ugrofińskiej.

Należy podkreślić, że dyr. Leinbock dał w zwięzłej formie bardzo bogatą treść, dał znacznie więcej aniżeli to określa tytuł, ponieważ prócz kultury materialnej omówił także sztukę i niektóre zagadnienia ludoznawcze. Do zrozumienia tekstu przyczyniają się liczne ilustracje i mapy. Byłoby pożądane, aby każda mapka zawierała wyobrażenie przedmiotów, tak jak na str. 19, 20 i nast. Pożądane byłyby też ilustracje instrumentów muzycznych, zwłaszcza różnych typów *kannel*. Dodana bibliografia pozwala na dokładniejsze zapoznanie się z etnografią estońską tym wszystkim, którzy szukaliby bliższych szczegółów i chcieliby dotrzeć bezpośrednio do bardzo starannie wyzyskanych przez autora źródeł.

A. Fischer

Harmaja Leo, *Effects od the War on Economical and Social Life in Finland* (Wpływ wojny na ekonomiczne i społeczne życie Finlandii), New Haven, Londyn, 1933, Oxford Press. Z zasiłku Fundacji Carnegiego dla pokoju międzynarodowego, str. X, 125.

Finlandia, „kraj tysiąca jezior", zakryty przed oczyma Zachodu przez wielki Półwysep Skandynawski, w ciągu długich lat teren walki między Szwecją i Rosją, dążącą do opanowania i kontrolowania wód Bałtyku, na równi z Grecją — a może i Polską — w ciągu ostatniego stulecia zwracała na siebie w krajach anglosaskich uwagę poetów i proroków wolności. W rzeczywistości od r. 1809, kiedy to poddano ją suwerenności Romanowów, cieszyła się konstytucją „narodu uprzywilejowanego" aż po koniec stulecia, gdyż dopiero wtedy rozpoczęto w imię jedności cesarstwa i kultury bezwzględną politykę rusyfikacyjną. Polityce tej przeciwstawiono oczywiście niezłomny opór w podtrzymywaniu swej odrębności. Nie osłabł on bynajmniej, kiedy Duma nie tylko nie złagodziła polityki, lecz zaostrzyła ją osławionymi dekretami z r. 1910 pod hasłem „zagłady Finlandii".

Opatrzność inaczej pokierowała sprawami. W siedem lat później rząd cara upadł, a republika Finlandii została powołana do życia. Nastąpił okres zaciętych walk między partiami narodowymi a „czerwonymi", lecz pomoc Niemiec umożli-

wiła wprowadzenie rządów republikańskich, które od tego czasu zyskały uznanie i poważanie wszystkich sąsiadów. Licząc 3.500.000 mieszkańców, Finlandia dzisiejsza robi na widzu tak głębokie wrażenie, że znany pisarz W. Rogers, spędziwszy tu kilka dni w r. 1934 podczas swej podróży naokoło świata, mógł powiedzieć, że kraj ten jest jak oaza na wielkiej pustyni.

Omawiana monografia jest książką małą, lecz tak naładowaną informacjami, że nie zawiedzie nadziei nawet najbardziej skrupulatnego ekonomisty - naukowca. Pomny słów Summersa: „Pierwszą potrzebą człowieka jest życie" — autor potraktował tę maksymę czysto materialnie i opowiedział, jak wielka wojna zmieniła i przeobraziła życie narodu fińskiego w jego zewnętrznych aspektach. Dotyczy to faktów i ich wzajemnego stosunku. Nie ma w tej książce ani śladu sensacji, jest ona nawet wręcz nudna dla przeciętnego czytelnia. Ci jednakże, którzy są jako tako zaznajomieni z życiem Finów, znajdą w niej rzeczy niezmiernie interesujące.

Początkujący, niewtajemniczeni, czytać powinni najpierw zachwycające dziełko Atchleya pt. *Finlandia* (Londyn, 1931), aby się dowiedzieć, jak piękny to kraj i co dla niego zrobili jego mieszkańcy. Dopiero wtedy niech wezmą do rąk pracę p. Harmai. Zrobią jednak dobrze, jeśli będą mieli przy sobie nieco obszerniejsze i łatwiejsze w czytaniu studium Van Cleefa, zatytułowane *Finlandia - republika najdalej wysunięta na północ* (Columbus, Ohio, 1929), żeby rozszerzyć swój zakres znajomości przedmiotu. Gdyby dodali do tego opracowanie Wuorinena pt. *Nacjonalizm w nowoczesnej Finlandii*, ogłoszone przez uniwersytet Columbia w r. 1931, byliby wówczas zupełnie dobrze przygotowani, żeby suche fakty ekonomii państwowej i prywatnej zharmonizować z całokształtem zagadnień kulturalnych.

Studium dra Harmai jest w swej wersji angielskiej nieco bardziej skondensowane niż w oryginalnej fińskiej i „przedstawia — jak dowiadujemy się z wstępnej noty prof. Shotwella — w sposób jasny i bezpośredni sprawy zagmatwane". Od danych tyczących się terenu i mieszkańców autor przechodzi od razu do zagadnień pracy i płac, następnie do finansów publicznych i prywatnych, w dalszym ciągu do problemu żywnościowego i mieszkaniowego. Kończy rozpatrzeniem zagadnienia pracy i jej roli w nowym układzie stosunków. Rzecz naturalna, że najbardziej interesuje go to, co jest nowe lub odmienne w sytuacji powojennej, i monografia przynosi tu masę materiału dla specjalisty. Szczególnie interesujące jest dziwne położenie, w którym Finowie znaleźli się podczas wojny, nie biorąc udziału w walce, lecz nie mogąc być równocześnie neutralnymi. Wahania waluty, korzyści i straty zależne od związku z rublem, klęska inflacji i ostateczny triumf stabilizacji z roku 1922 — wszystko to autor omawia krótko, lecz dokładnie.

Finlandia jest bogata w drzewo i posiada rozległe możliwości na tym polu. Jeszcze szersze możliwości ma rozwój przemysłu mleczarskiego; to samo można powiedzieć o rolnictwie, które ma olbrzymie widoki rozwoju. Już dzisiaj pokrywa Finlandia dwie trzecie swego zapotrzebowania zboża, a ponieważ nauka udoskonala odmiany żyta i pszenicy, które dojrzewać będą w krótszym okresie czasu, możliwości wzrosną jeszcze bardziej. Nie trzeba także zapominać o jej rybołóstwie, w którym główną pozycją jest połów śledzia bałtyckiego, chociaż znaczenie tej gałęzi produkcji zmalało po wojnie.

Nie mając innego paliwa poza drzewem, mogą Finowie oprzeć się na zdumiewającym bogactwie siły wodnej. Dostarcza jej niezliczona ilość jezior i rzek — samo jezioro Imatra mogłoby opędzić potrzeby całego kraju. Nie dziw więc, że elektryfikacja jest hasłem nowej epoki. Łączą się z tym zagadnienia pracy i związane z nimi sprawy. Bezrobocie nie było rzeczą nieznaną poprzedniemu pokoleniu — dotąd wspomina się smutne lata 1906—1907. Oczywiście warunki w latach 1917—1918 były jeszcze gorsze, lecz z nastaniem pokoju sytuacja szybko się poprawiła i Finlandia jest dziś w położeniu o wiele lepszym niż większość jej sąsiadów. Zastanawia fakt, że prowadzenie handlu na podstawie spółdzielczej nie zdobyło nigdy popularności.

Dwa czynniki przyczyniły się do tego, że droga wyzwolonego społeczeństwa stała się od r. 1918 łatwiejsza: po pierwsze — wysoka na ogół inteligencja ludu, idąca w parze z silnym zmysłem dyscypliny, po drugie — prawie nieograniczone zasoby kraju rzadko dotychczas zaludnionego, któremu nie szkodzi to, że leży prawie pod kręgiem polarnym. Żegluga i rozbudowa kolejnictwa stworzy jeszcze większe możliwości dla mieszkającego między Skandynawią i Sowietami narodu. Coraz bardziej rozwijająca się nauka pozwoli opanować surową przyrodę północy. Dobra wola Finów, chcących uczyć się od wszystkich i współpracować z wszystkimi, dokona reszty.

W. J. Rose

Tłum. z ang. St. Helsztyński

Myrdal Gunnar i Alva, *Kris i bevolkningsfragan* (Kryzys zagadnienia ludnościowego), Sztokholm, 1934.

Ostatnimi laty dał się w kilku krajach zauważyć znaczny spadek liczby urodzeń; gdzieniegdzie spadek ten był tak wielki, że można było statystycznie dowieść, iż w razie utrzymania się tej tendencji, liczba ludności zacznie się w istocie obniżać. Jednym z krajów, gdzie spadek zaznaczył się najdrastyczniej, była Szwecja, w której kwestię tę omawiano od dawna w zamkniętych kołach. Obecnie sprawa wypłynęła na szerszą widownię wskutek ukazania się książki zatytułowanej *Kris i bevolkningsfragan* pióra Gunnara Myrdala, profesora nauk ekonomiczych, i jego żony, Alvy Myrdal. Dzieło ich wywołało szeroką dyskusję w Szwecji, do tego stopnia, że choć jest książką traktującą o zagadnieniu gospodarczym, ma powodzenie jak poczytna powieść.

Myrdal oczywiście wychodzi w rozważaniach swoich z faktów rzeczywistości szwedzkiej. Przed wielką wojną liczba urodzeń trzymała się przez długi szereg lat na tym samym poziomie i wynosiła na ogół 10 na tysiąc. Istotny przyrost był jednakże nieco mniejszy wskutek dość poważnej emigracji, szczególnie do Stanów Zjednoczonych A. P. Podczas lat dziewiątego dziesiątka ub. w., kiedy ruch ten doszedł do zenitu, około 40 tysięcy opuszczało co roku brzegi Szwecji przy ogólnym stanie zaludnienia wynoszącym mniej więcej 4 miliony. Tuż przed wybuchem wojny odsetek ten obniżył się nieco, lecz emigracja stanowiła nadal pozycję ujemną w rocznej stawce powiększającej liczbę zaludnienia, wynoszącej 7 na tysiąc.

Po wojnie wychodztwo w zasadzie przestało istnieć, a jednak liczba wzrostu ludności wynosi tylko 3 na tysiąc, a to na skutek nadzwyczajnego spadku liczby urodzeń. Dla ilustracji niech posłuży parę cyfr. Gdy do r. 1880 liczba urodzeń wynosiła ogólnie 30 na tysiąc i po tej dacie opadła podczas następnych 30 lat nieznacznie, to na początku wojny obniżyła się do 25. Z końcem wojny wynosiła już tylko 20, zmniejszanie postępowało dalej aż w r. 1933 dosięgła niewiarogodnej cyfry 13,7.

W dalszym obrazowaniu tego klęskowego zjawiska prof. Myrdal i jego żona przytaczają także tabelę rozrodczości, indeks oparty na liczbie dziewcząt, które w ciągu swego życia urodzą dzieci płci

żeńskiej. Jeśli liczba ich wynosi tysiąc, to stan zaludnienia będzie utrzymywał się na równym poziomie. Do roku 1910 włącznie cyfra ta oscylowała dokoła 1500, w latach 1911—1915 dokoła 1300, w roku zaś 1934, kiedy liczba urodzeń spadła do 18 na tysiąc, tabela rozrodczości wyraziła się w cyfrze 1020, wskazując na zastój w przyroście, w latach zaś następnych spadek posuwał się dalej i w r. 1933 osiągnął cyfrę 725.

Chociaż dotąd zachodzi drobna przewaga ilości urodzeń nad ilością zgonów, to przyrost ten jest zwodniczy, bo zależy od nierównego rozmieszczenia w różnych grupach wieku. W chwili obecnej stopa urodzeń w Szwecji wynosi tylko trzy czwarte tego, co potrzebne jest dla utrzymania stanu zaludnienia na stałym poziomie. Myrdal wykazuje ponadto, że w miastach jest nawet jeszcze gorzej, np. w Sztokholmie, w stolicy, tabela rozrodczości wynosi tylko 400, podczas gdy na prowincii cyfry te przedstawiają się nieco korzystniej.

Podobny stan rzeczy nie jest niczym nowym dla specjalistów, lecz prof. Myrdal i jego żona nadali sprawie szeroki rozgłos, który nabrał pozorów alarmu.

Nasuwa się kwestia, jak ukształtuje się sytuacja w społeczeństwie, w którym zaludnienie zmniejsza się z roku na rok, lecz w tym względzie książka Myrdala nie przynosi nowych naświetleń, gdyż tezy jej idą w kierunku stwierdzenia możliwości podniesienia liczby urodzeń i podania warunków temu sprzyjających.

Centralnym punktem podkreślonym przez autorów jest fakt, że obniżająca się liczba urodzeń jest w zasadzie wyrazem trudności, jakie napotyka stara instytucja rodziny, przejęta tradycyjnie z dawnych czasów, kiedy warunki wytwórczości były całkiem inne. Trudność polega na dostosowaniu rodziny do nowych warunków ekonomicznych i socjalnych. Państwo i zespoły stanowiące je nie powinny wahać się wprowadzić instytucji, zmierzających do zorganizowania rodziny, gdyż nie należy zapominać, że zmieniła się ona znacznie już w okresie industrializacji. Autorzy wykazują, jak różną rolę odgrywają dzieci na wsi i w mieście. Matka wieśniaczka nie ma zasadniczo wiele pracy z wychowaniem dzieci, bo już i tak jest nadmiernie zatrudniona pracami rolniczymi, a one wychowują się same z sobą albo ze służbą. Ponadto już od wczesnych lat pracują i one na roli, nie są więc w budżecie „wydatkiem", lecz raczej „wyręką". Zupełnie inaczej ma się rzecz w mieście. Matka musi zająć się potomstwem, co oznacza większy wydatek. Stąd naturalny wynik: większa liczba urodzeń na wsi niż w mieście.

Państwo Myrdal wyzyskują tę sytuację jako silny argument celem gruntownej przebudowy socjalnej społeczeństwa, dążąc do stworzenia takiego państwa, które zachęcać będzie swych obywateli do płodzenia dzieci w takiej ilości, że naród nie będzie narażony na wymarcie.

Najprostszym środkiem do osiągnięcia tego celu mogłaby się wydawać bezpośrednia subwencja, płacona rodzicom obdarzonym dziećmi. Można by to robić przy systemie płac, który brałby pod uwagę określoną liczbę dzieci. Państwo i zespoły składające się na nie miałyby w ten sposób dokładną kontrolę w tej sprawie; w prywatnych przedsiębiorstwach kwestia napotkałaby na nieprzezwyciężone trudności. Bezdzietny np. nie otrzymałby przy tym systemie żadnej zapomogi i pracodawcy byliby zainteresowani w tym, żeby rodzice o większej ilości dzieci nie byli u nich zatrudnieni. Jeszcze jedna rzecz: można by postawić zarzut, że subwencja płacona bezpośrednio rodzicom stosownie do ilości dzieci nie dawałaby rękojmi, że będzie użyta na dobro dzieci. W niektórych wypadkach, zwłaszcza kiedy matki nie są zaopatrzone w środki utrzymania, zastosowanie tego systemu byłoby wskazane, lecz na ogół pp. Myrdal woleliby wspierać dzieci przez akcję społeczną i polityczną. Warto wymienić szereg konkretnych propozycyj, które nadawałyby się do szerokiego zastosowania:

obniżka czynszu mieszkalnego dla rodzin z liczniejszą dziatwą,
ogólne bezpłatne lecznictwo wszystkich chorych dzieci,
bezpłatne dożywianie w szkole,
obniżka ceny zasadniczych środków żywności dla biednych dzieci,
bezpłatna nauka, bezpłatne książki itd.,
bezpłatne żłóbki, ogródki dziecięce, ogniska wakacyjne itd.,
stypendia dla młodzieży w dostatecznej liczbie i wysokości, by pokryć w zupełności koszta studiów.

Program ten bodaj częściowo zrealizowano w szeregu państw, lecz pp. Myrdal kładą nacisk na systematyczne przerzucanie ciężaru utrzymania dzieci na barki społeczeństwa w tych wszystkich wypadkach, kiedy jest on tak wielki i trudny, że zniechęca rodziców do wydawania na świat dalszego potomstwa.

Prof. Myrdal i jego żona roztrząsają stanowisko kobiety w społeczeństwie i dowodzą, że nie trzeba przeszkadzać jej wejściu do życia ekonomicznego. Zarzut konserwatystów, że miejsce kobiety jest w domu i przy zajęciach kuchennych, polega na nieporozumieniu, gdyż zostało dowiedzione, że dopiero w ciągu ostatnich stuleci przejął mężczyzna całe staranie o kawałek chleba. Przed okresem kapitalistycznym kobieta brała żywy udział w dziale wytwórczości. Ostatnia więc emancypacja kobiety musi być uważana za odzyskanie terenów pracy już dawniej przez kobietę posiadanych. Pp. Myrdal myśli tej przyklaskują z całym przekonaniem. Pokpiwają nawet z twierdzenia, że troska o dwupokojowe mieszkanie i jedno lub dwoje dzieci ma być zadaniem godnym dojrzałej ludzkiej istoty. Kobieta ma naturalne prawo uczestniczenia w życiu gospodarczym, lecz kiedy osiągnie ten cel, społeczeństwo musi tak ułożyć swoje interesy, żeby wychowanie dzieci było rzeczą łatwą i możliwą.

To są podstawowe tezy obojga autorów. Książka przynosi szereg innych dyskusyj związanych z problemem ludnościowym. Znajdujemy między innymi krytyczne rozpatrzenie bieżących teoryj rozmnażania się społeczności ludzkiej i rozważenie związanych z tym konkretnych zagadnień. Warto przytoczyć bodaj problem, który powstaje w związku z stopniowym narastaniem ludzi podeszłego wieku. W przeciągu 20 lat liczba ich prawdopodobnie się podwoi i obciąży dwukrotnie budżet społeczeństwa. Z drugiej strony autorzy zwracają uwagę na to, że wzrastający pośpiech w pracy zredukował liczbę ludzi, zdolnych sprostać tym nowym warunkom, i powiększył przez to zastęp jednostek odsuniętych od przemysłu, o których myśleć musi społeczeństwo, szczególnie o ludziach w podeszłym wieku, inwalidach i innych „bezwartościowych" jednostkach. Wskutek tego zależy na tym, żeby znaleźć dla nich jakiś stosowniejszy rodzaj zatrudnienia.

Jak ze sprawozdania wynika, pp. Myrdal nie wahają się wypowiedzieć własnych oryginalnych myśli. Czynią zaś to w tak naukowy i nienaganny sposób, że książka ich wywołała niezwykłe zainteresowanie nie tylko w Szwecji, lecz w całej północnej Europie.

H. Stjernquist

Tłum. z ang. St. Helsztyński

Ross Friedrich, *Ostpreussen, Brücke und Bollwerk*. Wydane pod red. Prof. Dr. Oberländera, Królewiec, 1936, str. 46.

Rozprawa powyższa, wydana jako rękopis, zawiera ilustrowane 9 kartogramami rozważania na temat położenia polityczno-komunikacyjnego Prus Wschodnich, ograniczeń ruchu tranzytowego przez Pomorze ze strony Polski i oddziaływania sytuacji komunikacyjnej Prus Wschodnich na gospodarkę narodową Niemiec. We wstępie podkreślono, że ograniczenia tranzytu niemieckiego przez Pomorze, wprowadzone przez Polskę dnia 7 lutego 1936, stawiają na porządku dziennym zagadnienie komunikacji Prus Wschodnich z Rzeszą, wskutek czego potrzebne jest ujęcie całokształtu tego zagadnienia.

Autor rozpoczyna od stwierdzenia, że spór polsko - niemiecki o tranzyt przez Pomorze ma podłoże dewizowo-gospodarcze, nie polityczne. Polska, zdaniem autora, chce stworzyć sobie z tranzytu niemieckiego wygodne źródło nabywania dewiz, podczas gdy sama unika korzystania z jakiegokolwiek tranzytu przez terytorium niemieckie, aby nie spowodować odpływu dewiz u siebie. Autor sądzi, że w takich warunkach tranzytu niemieckiego nie można uważać za uprzywilejowany, jakim winien on być w myśl postanowień traktatu wersalskiego.

Rozdział, opisujący Poznańskie i Pomorze jako teren tranzytowy, ma wyraźne zabarwienie propagandowo - rewizjonistyczne. Autor rozdziera tu szaty nad szkodami, związanymi z „rozdarciem“ dawnych granic, widzi jakoby obniżenie się kultury w stosunku do czasów przedwojennych i spadek produkcji rolnej, ubolewa nad przeprowadzaniem parcelacji, która dotyka rzekomo wyłącznie Niemców, ostrzega zaś przed niebezpieczeństwem, płynącym z silnej prężności ludnościowej tych ziem w stosunku do pogranicznych części Niemiec. Są to twierdzenia znane z licznych dawniejszych publikacyj niemieckich na temat Pomorza i Poznańskiego, dalekich od objektywnego przedstawienia stanu rzeczy.

W dalszym ciągu rozprawy opisano dokładnie przebieg konfliktu o należności za tranzyt, jako typowy wypadek zamieszania na skutek obecnych utrudnień finansowo - technicznych w stosunkach międzynarodowych. Autor wysuwa propozycje wyrównania należności niemieckich za tranzyt bądź przez świadczenia komunikacyjne (zaliczanie na poczet długu należności za przewóz towarów polskich niemieckimi statkami, korzystanie przez Polskę z najkrótszej drogi kolejowej z Warszawy do Gdańska i Gdyni tranzytem przez Prusy Wschodnie), bądź też przez dostawę Polsce wytworów przemysłu (np. samochodów). Uznając takie załatwienie konfliktu za niezgodne z interesami polskich kolei, twierdzi autor, że byłoby ono zgodne z interesami polskiego społeczeństwa.

Ostatni rozdział studium zajmuje się rozwojem i rozmiarami ruchu między Prusami Wschodnimi i Rzeszą. Autor krytykuje polskie przeciwstawianie rozmiarów niemieckiego ruchu tranzytowego ruchowi towarowemu z Polski przez Pomorze, zaznaczając, że ruch przez Pomorze jest wprawdzie ilościowo silniejszy, ale obejmuje głównie towary masowe, ustępujące swą wartością wartości towarów ruchu tranzytowego między Prusami Wschodnimi a Rzeszą. Obliczenia wartości towarów, poruszających się na obu tych szlakach, zostały przedstawione na specjalnym kartogramie. Nie mamy tutaj możności sprawdzenia, czy obliczenia te są słuszne, można mieć jednak co do tego wątpliwości.

W dalszym ciągu przedstawia autor skutki, jakie pociągnęło za sobą ograniczenie niemieckiego ruchu tranzytowego przez Polskę. Przede wszystkim więc doznała ożywienia komunikacja morska między Prusami a Rzeszą, w szczególności między Królewcem a Szczecinem. Poza tym zaznacza się tendencja szerszego wyzyskiwania tranzytowej drogi wodnej Notecią, Kanałem Bydgoskim i Wisłą na linii Krzyż — Malbork, ponieważ ten rodzaj tranzytu jest tańszy od kolejowego. Rozprawę zamyka autor stwierdzeniem, że w obecnych warunkach najkorzystniejszym dla gospodarki niemieckiej rozwiązaniem problemu będzie jak najdalej idące kierowanie ruchu Rzesza — Prusy Wschodnie na drogę morską oraz na śródlądowy tranzyt wodny.

Praca zasługuje na uwagę, gdyż niemieckie oświetlenie kwestii tranzytu wschodnio - pruskiego powinno być i nam dobrze znane.

A. Wrzosek

Erste, zweite, dritte, vierte und fünfte Konferenz der Vertreter von Handel und Industrie Estlands, Lettlands und Litauens, Ryga 1928, Tallinn 1930, Kowno 1931, Ryga 1934, Tallinn 1934.

Publikacje te zawierają sprawozdania z posiedzeń pięciu odbytych dotąd konferencji przedstawicieli handlu i przemysłu trzech państw bałtyckich, Estonii, Łotwy i Litwy, wraz z tekstem wygłoszonych tam referatów.

Gdy w roku 1928 na pierwszej konferencji w Rydze postanowiono nadać konferencjom charakter stały, miały się one w myśl przyjętego regulaminu obrad odbywać corocznie kolejno w jednym z trzech państw. Trzy pierwsze konferencje odbyły się też w myśl tego postanowienia i miały miejsce najpierw w roku 1928 w Rydze, potem w roku 1929 w Tallinnie, wreszcie w roku 1930 w Kownie. Później jednak nastąpiła niepożądana przerwa i dopiero po upływie prawie trzech lat, we wrześniu 1933 roku, udało się znów zwołać konferencję w Rydze, po której nastąpiła w grudniu 1934 r. konferencja piąta w Tallinnie. Obecnie otwarta pozostaje kwestia zwołania konferencji szóstej.

Wartość zasadnicza powyższych publikacji leży w owych 61 referatach, jakie na tych pięciu konferencjach łącznie wygłoszono. Referaty opracowane zostały przez doświadczonych fachowców i stanowią bogaty materiał, dla tych, którzy pragną uzyskać wgląd w rozwój stosunków gospodarczych państw bałtyckich oraz w prawodawstwo, odnoszące się do przemysłu i handlu.

Zgodnie z zadaniem, jakie sobie postawiły te konferencje, referaty odnoszą się przede wszystkim do stosunków handlowych w tych państwach, gdyż zadaniem konferencji jest popieranie współpracy gospodarczej państw bałtyckich, z unią celną jako rezultatem końcowym. W referatach tych podnosi się ogólnie znaczenie współpracy gospodarczej dla tych państw. W jednym z referatów czytamy m. in., że te trzy państwa bałtyckie, które dawniej należały do organizmu państwa wszechrosyjskiego wraz z całą swą gospodarką, i które żyły w podobnych warunkach ekonomicznych, zmuszone były po odzyskaniu swej niepodległości politycznej całkowicie zreorganizować swój handel i przemysł zgodnie z nową geografią gospodarczą. Jak słusznie zauważa referent, łatwiej byłoby odrazu od początku kroczyć wspólnymi drogami i w ten sposób skuteczniej przeprowadzić reorganizację, zamiast chodzić w pojedynkę. Nie tylko że bynajmniej nie panowała między nimi zgoda, lecz zauważyć można było ustawiczne spory gospodarcze. Nie było nawet godnych wzmianki stosunków handlowych między państwami sąsiadującymi. W referacie o współpracy gospodarczej trzech państw bałtyckich stosunki handlowe oświetlono wymownie cyframi (Konferencja IV, str. 70).

Bardzo znamienna dla panujących wówczas stosunków może być ta okoliczność, że zarówno na pierwszej jak i na drugiej konferencji obaj referenci układów handlowych tych trzech państw stwierdzić musieli, iż istniały prawomocne układy z najróżniejszymi państwami, często nieistotne dla stosunków handlowych, jak np. z Japonią, Lichtensteinem i in., podczas gdy nie było ich między państwami bałtyckimi. Skłoniło to konferencję do postanowień, według których uznano za konieczne zawarcie w najbliższym czasie układów handlowych między Estonią, Łotwą i Litwą. Konstrukcja ich ma być taka, aby stanowiły stadium przejściowe do szybkiego gospodarczego zbliżenia się tych państw. Na trzeciej konferencji poruszono kwestię tę ponownie i przyjęto zmierzającą do tego celu rezolucję z dodatkiem, by usunięto sztuczne przeszkody, które hamują wymianę towarów między tymi państwami.

Temat współpracy gospodarczej państw bałtyckich omówiono również bardzo dokładnie w uwagi godnym referacie o roli czynników wytwórczych w tej współpracy. W referacie tym zwraca się nadto uwagę, że każde z tych państw z osobna rozporządzać może różnymi rodzajami produkcji i w tej mierze wydatnie się wzajemnie uzupełniać. Okoliczność ta stwarza możliwość powołania do życia całego szeregu nowych gałęzi przemysłu, szczególnie takich, które wymagają intensywnego kapitału, mechanicznej siły napędowej i kwalifikowanych sił roboczych. Rozszerzony teren gospodarczy tych państw przemieniłby je w większy międzynarodowy teren handlowy i dzięki rozkwitowi przemysłu rozwinął gospodarkę rolną, co ze względu na charakter rolniczy tych państw powinno być głównie miarodajne. W związku z tym inny referent omówił obecne dążenia do samowystarczalności i możliwość stworzenia bałtyckiego bloku gospodarczego. Referent reprezentował stanowisko rozbudowy systemu specjalnych wzajemnych układów dla rozszerzenia wymiany produkcji.

Ośrodkiem prac konferencyj była od dawna dyskutowana kwestia unii celnej państw bałtyckich. Z natury rzeczy poświęcono tej sprawie cały szereg referatów, ale i inni referenci poruszali ją w związku z innymi zagadnieniami.

W jednym z referatów uwypuklano, że unia celna jest nie tylko godnym urzeczywistnienia ideałem, ale i czynnikiem życiowo niezmiernie ważnym. Byłoby to zadaniem ekonomistów przekonać opinię publiczną, że gospodarka państw bałtyckich bez unii celnej należycie podnieść się nie może. Na pierwszych trzech konferencjach nie zdołano jednakże dojść do porozumienia w tej kwestii, gdyż grupa litewska odnosiła się do niej sceptycznie i nie dała się dla niej pozyskać. Stąd też na szczególną uwagę zasługuje referat delegata litewskiego na czwartej konferencji jako znamienny zwrot w opinii litewskiej. Doprowadziło to ostatecznie do radosnego rezultatu jednogłośnej rezolucji, polecającej grupom narodowym natychmiastową akcję u ich rządów dla przyspieszenia gospodarczego zbliżenia Estonii, Łotwy i Litwy celem zawarcia unii gospodarczej i celnej. Równocześnie miano wyłonić komisję równouprawnioną (parytetyczną) delegatów rządów i sfer gospodarczych trzech państw, która zająć się miała zagajeniem i przeprowadzeniem wszystkich prac wstępnych dla doprowadzenia do unii celnej.

Ostrej krytyce poddano w referatach i rezolucjach konferencyj nadzór publiczny w handlu i przemyśle i mieszanie się państwa do gospodarki prywatnej. Jeden z referentów zwracał uwagę na szkodliwe skutki, jakie wynikają dla gospodarki prywatnej z tendencji monopolistycznych państwa i tendencji rządów tworzenia własnych przedsiębiorstw handlowych i przemysłowych, co doprowadza do konkurencji z gospodarką prywatną. Jakkolwiek ograniczenie tego rodzaju działalności państwa wzięte zostało pod uwagę, nie widać żadnych istotnych zmian w tym kierunku. Przeciwnie pojawiają się od czasu do czasu coraz nowe plany. W tej kwestii konferencja przyjęła drugą rezolucję, według której zadaniem państwa i samorządów na terenie gospodarczym nie jest tworzenie i eksploatowanie własnych przedsiębiorstw handlowych i przemysłowych, lecz jak najszersze popieranie i podtrzymywanie inicjatywy prywatnej. Należy więc zdążać do stopniowej likwidacji przedsiębiorstw państwowych i komunalnych.

Drugi z wyżej wymienionych referatów omawia ujemne strony mieszania się państwa do gospodarki prywatnej, co uwydatnia się w zbytnim faworyzowaniu rolnictwa ze szkodą przemysłu, we wprowadzaniu kontyngentów, licencyj, ograniczeń waluty itp. Przy panującej powszechnie ingerencji państwowej nie podobna myśleć o postępach w gospodarce prywatnej. W rezolucji powziętej w związku z tym referatem, konferencja potępia to mieszanie się rządów do inicjatywy prywatnej, jako zjawisko wielce niezdrowe. Wszystko, co na polu gospodarczym przedsiębiorca prywatny jest w stanie stworzyć sam, należy też jemu pozostawić. Władza państwowa tylko tam zajmować się winna zagadnieniami gospodarczymi, gdzie zawodzi inicjatywa jednostek. Przy powstałych wskutek hiperprodukcji kryzysach zbyteczne jest pomagać producentowi funduszami państwowymi. Stwarza to bowiem tylko zwiększenie hiperprodukcji i odbiera państwu możność pomocy w czasach nieurodzajów i podprodukcji.

Krytykowanie należało już do pewnego stopnia do programu konferencyj i, gdy na konferencji piątej od tego odstąpiono, podniesiono w mowie końcowej specjalnie, że na tej konferencji po raz pierwszy nie padło żadne słowo krytyki. Należy uważać to za znak, że sfery gospodarcze doszły do zrozumienia, iż po starych i utartych drogach dziś kroczyć już nie można i że gospodarka ulec musi reformie. Nie należy więc krytykować, lecz współpracować wszystkimi siłami nad przebudową gospodarki.

W wielu referatach podnoszono unifikację prawną państw bałtyckich jako skuteczny środek popierania zbliżenia gospodarczego. W pierwszym rzędzie znaczenie praktyczne ma tu prawo handlowe, a to samo już wymaga popierania gospodarczego wzmocnienia tych krajów. Właśnie na polu prawa handlowego nie trudno znaleźć i urzeczywistnić wspólne interesy. Ponieważ w żadnym z tych państw nie istnieje systematycznie uporządkowane prawo handlowe, należy dążyć do opracowania wspólnego kodeksu prawa handlowego. W innym referacie opowiadano się za wprowadzeniem sądów handlowych w interesie sprawnego i fachowego sądownictwa oraz jednolitej nowej procedury handlowej. Uznano także konieczność reformy prawa morskiego państw bałtyckich przez zajęcie wspólnego stanowiska wobec międzynarodowych umów morskich oraz ujednolicenia prawodawstwa. Szczególną uwagę — i to na trzech konferencjach — zwrócono na postępowanie upadłościowe. Uznano za konieczne wspólne jego opracowanie dla wszystkich trzech państw. Równocześnie ustalono zasadnicze wytyczne, jakich należy przy tym przestrzegać.

Dość obszernie potraktowano także politykę socjalną państw bałtyckich. Referaty te dają dość jasny obraz o postępach na polu ochrony pracy i ubezpieczeń socjalnych. I tutaj uznano konieczność szukania wspólnych dróg do stworzenia jednolitego prawa, jednakże przyjęto za granicę prawo-

dawstwa społecznego normy zgłoszone przez Międzynarodową Konferencję Pracy w Genewie.

Wspomniećby jeszcze trzeba dwa referaty i związane z nimi rezolucje piątej konferencji, które doprowadziły do istotnych praktycznych rezultatów. Jeden referat obejmuje kwestię ujednolicenia prawa wekslowego i czekowego, mianowicie poleca przyjęcie układu genewskiego z roku 1930, nawet 1931 odnośnie do prawa wekslowego i czekowego, gdyż w ten sposób osiąga się zrównanie z prawem wekslowym i czekowym innych państw. Dla osiągnięcia możliwie pełnego zrównania należy korzystać z zastrzeżeń poczynionych w załączniku nr 2, konwencji prawa wekslowego tylko w najkonieczniejszych wypadkach, przy czym dla państw bałtyckich odnośnie do zastrzeżeń należy zdążać do możliwie pełnego zrównania.

Referat drugi opowiada się za ujednoliceniem nomenklatury taryfy celnej Estonii, Łotwy i Litwy i poleca przyjęcie opracowanego przez komisję Ligi Narodów projektu międzynarodowego schematu taryf celnych z uzupełnieniami i uproszczeniami odpowiadającymi interesom specjalnym poszczególnych państw.

Obie te rezolucje znalazły zrozumienie u rządów tych trzech państw, ustanowiono więc dwa komitety międzynarodowe: jeden, składający się z prawników, dla opracowania projektów prawa wekslowego i czekowego wraz z potrzebnymi zastrzeżeniami, i drugi, złożony z delegatów odnośnych ministerstw i fachowców, dla opracowania nomenklatury celnej. Obie komisje postąpiły wydatnie naprzód w swej pracy i w krótkim czasie należy oczekiwać jej zakończenia.

W. Grohmann

Tłum. z ang. A. Jesionowski

Morrow Ian F. D., *The Peace Settlement in the German-Polish Borderlands. A Study of Conditions To-day in the pre-War Prussian Provinces of East and West Prussia.* (Pokojowe współżycie na pograniczu niemiecko-polskim. Prusy Wschodnie, Pomorze polskie, Gdańsk i Kłajpeda), Oxford University Press, Londyn, 1930, str. XIV, 558.

I. Zagadnienia polityczne

Zakres terytorialny omawianej przez nas pracy Morrowa obejmuje ziemie, które były niegdyś we władaniu Zakonu Krzyżackiego (Ordensstaat), przy czym poświęca on Gdańskowi 4 rozdziały, Prusom Wschodnim i Pomorzu polskiemu 7, Kłajpedzie 1, oraz rozdział dodatkowy Hitlerowi.

Autor podaje na początku krótki zarys historyczny formowania się państwa pruskiego i podkreśla, że zjawienie się Krzyżaków na Pomorzu było jednym z faktów decydujących w historii Europy w ogóle, a w stosunkach polsko-niemieckich od XIII do XX w. w szczególności.

W okresie największej swej potęgi Zakon Krzyżacki rozciągał swą władzę na ziemie leżące pomiędzy Odrą a Zatoką Fińską. Dokonał on tam rzeczywiście dużej pracy cywilizacyjnej i na tym właśnie Niemcy opierają swe pretensje do Pomorza polskiego. Pod panowaniem pruskim na ziemiach tych znalazło się dużo ewangelików; autor wyolbrzymia jednak znaczenie różnicy wiary pomiędzy ewangelikami zachodnio-pruskimi a ludnością reszty Polski, opierając na tym niesłuszny wniosek, że, w przeciwieństwie do Poznańskiego, Pomorze polskie nie jest czysto polską ziemią.

W zakończeniu rozdziału I znajdujemy kilka uwag ogólnych, dotyczących Polski i Polaków. Autor podkreślił trudne, czasami nawet tragiczne położenie Polaków w czasie wojny światowej z powodu podziału ziem polskich pomiędzy trzy państwa wojujące. Podaje dalej charakterystykę Polaków w trzech zaborach, na ogół trafną (chociaż popełnia kilka błędów, jak np. nazywając Romana Dmowskiego wodzem Polaków poznańskich). Wreszcie kończy ten rozdział krótką krytyką rozwiązania terytorialnego na wschodzie przez konferencję pokojową.

Rozdziały II — V są poświęcone Gdańskowi.

Autor rozpoczyna analizę sprawy gdańskiej krótką historią Wolnego Miasta; niestety oparł ją na źródłach niemieckich, chociaż nie obce mu są prace Askenazego i Sobieskiego; stąd pochodzi stronnicze ustosunkowanie się do Krzyżaków i ich metod postępowania. Nie mógł jednak autor nie zauważyć, że pomimo rzekomych dobrodziejstw kultury krzyżackiej, Gdańsk bronił przeciwko nim swej odrębności, patriotyzm lokalny był tam bardzo żywy, a od rozbiorów Polski aż do kongresu wiedeńskiego włącznie przeciwstawiał się stale jak mógł inkorporacji do Prus. Jak zatem wytłumaczyć zupełny zanik patriotyzmu gdańskiego po wojnie, lekceważenie otrzymanej autonomii i dążenie do powrotu do Rzeszy?

Dziwne to na pozór zjawisko autor wyjaśnia trafnie zubożeniem i wyemigrowaniem do Niemiec większości dawnych rodzin patrycjuszowskich oraz zatopieniem tych, którzy pozostali, w morzu urzędników niemieckich, nie mających nic wspólnego z dawnymi tradycjami gdańskimi.

Przechodząc do czasów najnowszych, autor wykłada zasady prawne, na których opiera się byt Wolnego Miasta, jego stosunek do Ligi Narodów i do Polski, oraz ustrój wewnętrzny. Streszczając konstytucję podaje dobrą charakterystykę Senatu, który jest równocześnie głową państwa, izbą wyższą i gabinetem ministrów. Konwencję paryską autor referuje na podstawie pracy Ziehma, zatem stronnie i niedokładnie; popełnia przy tym błędy faktyczne, nazywając Gdańsk *an independent state*, czym Gdańsk nigdy nie był, oraz nazywając stosunek Gdańska do Polski w dziedzinie celnej „unią celną“, gdy tymczasem jest to zupełna „inkorporacja celna“ terytorium gdańskiego do obszaru celnego Polski.

Przechodząc od szczegółów do rzeczy ogólnych, autor słusznie zwraca uwagę, że dla Niemców sprawa Gdańska jest identyczna ze sprawą tzw. niewłaściwie „korytarza“ oraz że rozwiązanie obecne jest jedynie możliwe, Polska bowiem nie mogłaby, ze względów strategicznych, zadowolić się tylko wolną strefą w porcie gdańskim, tak jak to mają Czesi w Hamburgu od 1929 r. O ile chodzi o stosunek Ligi Narodów do Gdańska, to autor nie wierzy, żeby Liga była w możności obronić niezależność gdańską i nazywa Wysokiego Komisarza L. N. brytanem na uwięzi, który może szczekać, ale nigdy gryźć. W związku z tym omawia nieźle na ogół sprawę strajku robotników portowych w Gdańsku w 1920 r.

Dla należytego zobrazowania, czym jest kwestia gdańska i jak w praktyce działają odnośne przepisy prawne, autor referuje kilka typowych sporów polsko-gdańskich, a mianowicie: sprawę praw Polski w porcie gdańskim, port d'attache, Westerplatte, sprawę skrzynek pocztowych polskich w Gdańsku, mniejszości polskiej, wreszcie sprawę pełnego zużytkowania portu gdańskiego przez Polskę; szkoda tylko, że pominięto sprawę udziału Gdańska w Międzynarodowej Organizacji Pracy, gdzie tak widoczna jest jego agresywność i zła wola.

W konkluzji autor formułuje kilka uwag i wniosków:

1. Istnieje sprzeczność między decyzją gen. Hakinga, odrzucającą tezę polską, iż W. M. Gdańsk było utworzone wyłącznie dlatego, żeby dać Polsce wolny dostęp do morza, a stanowiskiem Gdańska w sporze o konkurencję Gdyni.

2. Dla zrozumienia stanowiska Polski trzeba mieć ciągle przed oczyma jej projekt konwencji z 1920 r., do którego zrealizowania stale dąży.
3. W sprawach politycznych Polska jest stroną atakującą, dążącą do rozszerzenia swych uprawnień; natomiast w sprawach gospodarczych jest ona w defensywie.
4. Zastanawiając się nad powodami przewlekania każdego sporu polsko-gdańskiego, autor dochodzi do wniosku, że powodem tego jest przede wszystkim nieustępliwość stron, a potem niejasności i niestaranna redakcja tekstów umownych.
5. W związku ze sporem o konkurencję Gdyni autor wylicza powody, które skłoniły Rząd Polski do budowy własnego portu, a mianowicie strajk portowy w Gdańsku w r. 1920, ciągłe szykany ze strony władz gdańskich oraz kwestię „korytarza", i przyznaje słuszność Polsce, że jako państwo z górą trzydziesto-milionowe nie może pozwolić, żeby interesy drobnej garstki cudzoziemców przeszkadzały jej w robieniu na swym terytorium tego, co uważa za potrzebne. Mógłby dodać, że pretensje Gdańska godzą w suwerenność Polski, a jest zasadą Prawa Narodów, że ograniczeń suwerenności nie domniemywa się, ale muszą one być wyraźnie postanowione. Otóż w żadnym z tekstów umownych nie ma wzmianki o takim ograniczeniu praw Polski.

W związku z tym musimy podkreślić, że myli się autor mówiąc, iż jest zasadą Prawa Narodów, iż traktaty należy interpretować nie literalnie, ale zgodnie z wymaganiami zdrowego rozsądku. Jest to opinia kilku tylko internacjonalistów; większość, przeciwnie, uważa, że przy interpretowaniu traktatu międzynarodowego należy uwzględniać jego brzmienie dosłowne i, jak mówi Stały Trybunał Sprawiedliwości Międzynarodowej w Hadze, nie wolno opierać się na *travaux préparatoires*, a więc tym bardziej na domyślnych intencjach autorów umowy.

Przy rozwiązywaniu kwestii Gdańska konferencja pokojowa stanęła wobec dwóch sprzecznych postulatów: punkt 13. Wilsona obiecywał Polsce wolny i pewny dostęp do morza, a równocześnie trzeba było uwzględnić zasadę narodowościową. Stąd powstał nieszczęśliwy pomysł utworzenia Wolnego Miasta Gdańska zamiast inkorporowania tego terytorium do Polski.

Rozdział V poświęcił autor badaniu, jak poradzono sobie z tym drugim postulatem. Przytacza on na wstępie słowa gen. Hakinga, że jeżeli w sporze polsko-gdańskim przechylić się na stronę Polski, to Gdańsk utraci swą samodzielność narodową i stanie się ekspozyturą niemiecką; w przeciwnym razie zachowa poczucie swej odrębności od Rzeszy. Był to istotnie program wszystkich Wysokich Komisarzów L. N. pochodzenia angielskiego, którzy nie znając charakteru niemieckiego, na każdym kroku przeciwstawiali się interesom Polski i stawali po stronie Gdańska. Skutek, jak wiemy, był wprost przeciwny zamierzonemu. Polityka ta doprowadziła do tego, że jak stwierdza autor, Gdańsk stał się nie tylko tak niemiecki, jak nigdy przedtem, ale bardziej niemiecki, niż mógł to uznać R. Haking i Rada Najwyższa. Tak więc Gdańsk zaprowadził system wymiany urzędników z Niemcami, nadając Niemcom, którzy nie tracili obywatelstwa niemieckiego, obywatelstwo gdańskie, co jest przeciwne artykułowi 34 konwencji paryskiej. W rezultacie, urzędnicy gdańscy są to przeważnie ludzie urodzeni w Rzeszy, a bardzo mało jest takich, którzy by przynajmniej od trzech pokoleń mieszkali w Gdańsku. Tym się tłumaczy opór stawiany przez Gdańsk żądaniom Polski, nawet wbrew swym własnym interesom.

W konkluzji autor dochodzi do wniosku, że strona psychologiczna sporu polsko - gdańskiego, będąca wynikiem obustronnej niechęci rasowej, jest ważniejsza od strony politycznej i gospodarczej.

Największą winę ponosi konferencja pokojowa z powodu niedostatecznie jasnego sformułowania praw i obowiązków obu stron.

* * *

Następne rozdziały od VI do XII są poświecone sprawie tzw. „korytarza". Autor z wielką bezstronnością krytykuje to wyrażenie, jako jeden ze sposobów rewizjonistycznej propagandy niemieckiej, dowodząc, że nie jest ono niczym uzasadnione. Zresztą zwrócenie Polsce zagrabionej przez Prusaków ziemi pomorskiej było nie tylko aktem sprawiedliwości historycznej, ale było konieczne dlatego, że inaczej nie można było zapewnić Polsce wolnego i pewnego dostępu do morza. W każdym razie okoliczność, że ziemie polskie oddzieliły Prusy Wschodnie od reszty Niemiec stworzyła zagadnienie pierwszorzędnej wagi, którego istota polega na czynniku emocjonalnym, szczególnie dotkliwym dla Prusaków, a mającym znaczenie drugorzędne dla pozostałych Niemców.

Co się tyczy Polski, to zdaniem autora kwestia Pomorza jest przede wszystkim natury prestiżowej. Wniosek ten, błędny zupełnie, nie da się pogodzić z poprzednimi wywodami autora, z których widać, że zdaje sobie jasno sprawę, iż dostęp do Bałtyku poprzez własne terytorium jest dla Polski kwestią życia lub śmierci.

Następnie autor bada bliżej trzy strony zagadnienia Pomorza: gospodarczą, strategiczną i tranzytową. Odkładając szczegółowe rozpatrzenie dwóch pierwszych do rozdziału XII, przechodzi on bezpośrednio do trudności tranzytowych. Dokładna analiza konwencji tranzytowej i jej zastosowania w praktyce doprowadza autora do stwierdzenia bardzo ważnego faktu, że tranzyt wschodnio-pruski, nie wyłączając powietrznego, odbywa się bez najmniejszych trudności, czego dowodem jest prawie zupełny brak spraw spornych przed Trybunałem Rozjemczym.

Dalej następuje b. dokładne studium warunków egzystencji Prus Wschodnich. Autor stwierdza kolonialny charakter tej prowincji; opisuje jej klimat, bogactwa przyrodzone, glebę, ludność; szeroko omawia stosunki populacyjne i emigrację z Prus Wschodnich na Zachód. Wszystko ilustrowane jest obficie danymi statystycznymi.

Dwa rozdziały VIII i IX — autor poświęcił specjalnie kwestii rolnictwa wschodnio-pruskiego przed i po wojnie, co było konieczne dla zbadania, ile prawdy jest w twierdzeniu, że powojenne zmiany terytorialne spowodowały upadek produkcji rolnej w Prusiech Wschodnich. Wynikiem tych badań porównawczych jest stwierdzenie, że kwestia agrarna w Prusach Wschodnich jest niezależna od istnienia „korytarza", że powstała przed wojną i ma źródło w złych warunkach przyrodzonych kraju.

W rozdziale XI autor analizuje położenie gospodarcze przed i po wojnie Szczecina, Pomeranii, Brandenburgii oraz nowo utworzonej prowincji kresowej, wyjaśniając przy tej okazji polityczne względy, które spowodowały nazwanie jej Grenzmark Posen-Westpreussen. Reasumując swe badania, autor dochodzi do wniosku, że gospodarcze skutki utworzenia „korytarza" wyrażają się dla Niemiec przede wszystkim pod postacią straty kapitału. Jest to strata niejako statyczna; ale są i straty dynamiczne w formie straty rocznego dowozu żywności i straty sił ludzkich. Ta ostatnia strata ma znaczenie nie tylko gospodarcze ale i militarne, utracone bowiem prowincje dawały duży kontyngent doskonałego rekruta.

O ile chodzi o stronę strategiczną zagadnienia „korytarza“, to autor zupełnie słusznie uchyla się od rozważania możliwych operacyj wojskowych ze względu na szybko zmieniające się warunki wojny współczesnej. Dla nas jedno w jego uwagach zasługuje na zapamiętanie, mianowicie stwierdzenie faktu, że konferencja pokojowa robiła wszystko co mogła, żeby wzmocnić strategicznie Niemcy na niekorzyść Polski.

Co się tyczy strony politycznej kwestii „korytarza“, to zdaniem autora jest ona najważniejsza; jednak, z biegiem lat, traciłaby coraz bardziej na ostrości, gdyby nie wpływy junkrów, którzy systematycznie przeszkadzają naprawie stosunków polsko-niemieckich. Rola, którą junkrzy odgrywali i odgrywają w kształtowaniu się tych stosunków, skłoniła autora do bliższego zajęcia się tą klasą. Opisuje on los junkrów po wojnie. Prezydent Hindenburg, który należał do tej klasy, stale troszczył się o udzielanie im pomocy; dzięki niemu powstała *Osthilfe* i była prowadzona propaganda na rzecz Prus Wschodnich. Przy udzielaniu pożyczek junkrzy byli stale faworyzowani.

Wyniki swych badań nad kwestią „korytarza“ autor rekapituluje w sposób następujący:

1. Dla Polski zagadnienie „korytarza“ istnieje tylko w płaszczyźnie międzynarodowej.
2. Dla Niemiec jest ono zagadnieniem wewnętrznym i zewnętrznym.
3. Punkt ciężkości zagadnienia leży w fakcie odcięcia Prus Wschodnich od Rosji i od reszty Niemiec.
4. Nie odpowiada rzeczywistości stale powtarzane przez Niemców twierdzenie, że utworzenie „korytarza“ spowodowało zadłużenie i trudności finansowe dla rolników wschodnio-pruskich.
5. „Korytarz“ pogorszył sytuację strategiczną Niemiec.
6. Ostrość zagadnienia pochodzi stąd, że przez utworzenie „korytarza“ ucierpiała wpływowa klasa junkrów.

Rozdział XIII poświęcił autor Kłajpedzie. Zwraca on uwagę, że istnieje dużo analogii w sytuacji Kłajpedy i Gdańska, ale że jest także i dużo różnic. Tak więc autonomia Gdańska jest b. daleko posunięta, podczas gdy Kłajpeda jest pod suwerennością Litwy; Gdańsk w przeszłości był ściśle związany z Polską, Kłajpeda natomiast przed 1924 r. nigdy nie była w związku z Litwą i nie była jej portem; wreszcie Kłajpeda przez 700 lat bez przerwy należała do Niemiec, podczas gdy okres niemiecki Gdańska trwał zaledwie 100 lat. Następuje krótki rys geograficzny i historyczny. Autor stwierdza, że chwilowo Polska nie posiada interesów w Kłajpedzie, co jednak nie znaczy, żeby nie miały one tam odżyć w najbliższej przyszłości. Opisawszy zamach Litwinów na Kłajpedę i jego ulegalizowanie, autor podaje zwięzłe streszczenie konwencji i dołączonych do niej aneksów, po czym dokładniej referuje zatarg z powodu wyjazdu prezesa Dyrektoriatu Bötchera do Berlina na rokowania z Rządem Niemieckim.

W konkluzji dochodzi on do wniosku, że kwestia kłajpedzka ma podkład wyłącznie rasowy.

Ostatni rozdział swej pracy autor poświęca Hitlerowi i stara się, na podstawie jego wynurzeń w *Mein Kampf* i w różnych przemówieniach, wybadać, jakie są jego istotne poglądy na stosunki polsko-niemieckie. Zwraca on przede wszystkim uwagę na powiedzenie, że Niemcy nie mogą tolerować w swym sąsiedztwie silnego państwa militarnego, a jeżeli takie państwo powstanie, to muszą dążyć do jego zniszczenia. Poza tym przytacza on żądanie uchylenia traktatu wersalskiego, zjednoczenia wszystkich Niemców i zapewnienia im dostatecznej przestrzeni do osiedlania się. Cytuje wreszcie słowa Rosenberga, że zniszczenie Państwa Polskiego jest koniecznością dla Niemiec i że muszą one dążyć do wspólnej granicy z Ukrainą.

Co się tyczy paktu polsko-niemieckiego o niestosowaniu przemocy, to autor jest zdania, iż przez to Niemcy bynajmniej nie uznały granicy polsko-niemieckiej i nie wyrzekły się jej zmiany.

W końcu wskazuje on na sprzeczności pomiędzy różnymi oświadczeniami Führera. Naszym zdaniem sprzeczności takich nie ma. Te przemówienia Hitlera, w których uspokaja on Polaków i odżegnywa się od środków gwałtownych, są ważne na czas przejściowy, dopóki Niemcy nie ukończą swego maksymalnego programu zbrojeń; potem poglądy wygłoszone w *Mein Kampf* odzyskają swe znaczenie. Wynika z tego, że odprężenie w stosunkach polsko-niemieckich i polsko-gdańskich, które nastąpiło w 1934 r., jest powierzchowne i, jak wynika z oświadczeń miarodajnych członków partii Nazi, w gruncie rzeczy w tych stosunkach nic się nie zmieniło.

W konkluzji autor wyraża zdanie, że powodem naprężonych stosunków na Wschodzie Europy jest w pierwszej linii antagonizm rasowy między Polakami, Litwinami i Niemcami, następnie brak należytej ścisłości i jasności w formułowaniu odnośnych przepisów traktatowych, wreszcie okoliczności, iż w stosunkach międzynarodowych moment gospodarczy stale jest usuwany na plan drugi przez momenty polityczne.

Walka pomiędzy Polakami i Niemcami o Pomorze trwa w dalszym ciągu.

Zreferowana praca należy do kategorii bardzo dobrych i pożytecznych. Ian Morrow zbadał osobiście na miejscu tak drażliwe zagadnienia, jak kwestie Gdańska, Pomorza i Kłajpedy; uczynił to z jak największą bezstronnością i chociaż czasami propaganda niemiecka zaciemniła mu kontury obrazu, to jednak każde poszczególne zagadnienie wyłożył jasno, zajmująco i możliwie bezstronnie, dzięki czemu książka jego jest niezbędna dla każdego, kto pragnie *sine ira et studio* zapoznać się z tymi sprawami.

J. Makowski

II. Zagadnienia narodowościowe

Stanowisko, jakie wobec problemów narodowościowych zajmuje Ian Morrow w swej książce o pokojowym uregulowaniu stosunków na pograniczu polsko-niemieckim, możnaby ogólnie określić, jako całkowicie słuszne i właściwe, jeśli chodzi o podkreślenie momentów narodowościowych w całokształcie zagadnienia, natomiast słabe i niejednolite, jeśli chodzi o przedstawienie poszczególnych problemów.

I tak autor otwarcie przyznaje, że narodowościowy aspekt problemu jest podstawowym elementem w ocenie stosunków polsko-niemieckich. Inne czynniki, jak ekonomiczny, polityczny, społeczny, a nawet religijny, wskazują tylko na istnienie antagonizmu narodowościowego. Nie one rozbudziły antagonizm narodowościowy, ale przeciwnie — antagonizm narodowościowy zaognił stosunki w różnych dziedzinach współżycia sąsiedzkiego, wysuwając na widownię polityczną cały problem pogranicza polsko-niemieckiego.

Szczególną doniosłość posiada fakt, że autor doszedł do takiego wniosku po gruntownych i wszechstronnych badaniach nad gospodarstwem pogranicza polsko-niemieckiego. Badania te wykazały całkowitą bezpodstawność tezy lansowanej przez propagandę niemiecką, jakoby traktat wersalski spowodował upadek gospodarczy ziem wschodnich Rzeszy. Kryzys gospodarstwa ziem wschodnich,

sięgający swymi początkami wojen napoleońskich, zaznaczał się bardzo wyraźnie na długo przed wojną światową i był stale łagodzony zakrojoną na szeroką skalę akcją subwencyjną. Sprzyjały temu warunki polityczne w Niemczech w okresie przedwojennym, kiedy to junkrzy pruscy posiadali decydujący wpływ na kierunek polityki. Po wojnie sytuacja gospodarcza ziem wschodnich Rzeszy, a zwłaszcza Prus Wschodnich, uległa dalszemu pogorszeniu. Wpłynęło na to szereg czynników, jak fakt, że Prusy Wschodnie były jedyną prowincją Rzeszy, na której odbywały się działania wojenne, gruntowne przemiany w gospodarstwie rosyjskim, które pozbawiły przemysł wschodnio-pruski tanich surowców, konflikt polsko-litewski, który unieruchomił żeglugę na Niemnie, a wreszcie utrata rynków zbytu jakie przedstawiały terytoria odstąpione Polsce. Łączność gospodarczą Prus Wschodnich z Polską zachodnią oparł autor, podobnie zresztą jak to czyni nauka niemiecka, na materiale o tak wątpliwej i spornej wartości naukowej, jaką stanowią statystyki kolejowe. Nie mniej jednak pozostaje wielką zasługą autora, że na podstawie badań ekonomicznych wykazał właściwe przyczyny upadku gospodarczego Prus Wschodnich, wśród których fakt utraty rynków polskich może być co najwyżej jedną z wielu przyczyn tłumaczących zjawisko. Toteż w konsekwencji autor dochodzi do przekonania, że argument gospodarczy jest drugorzędny i nie usprawiedliwia potrzeby rewizji granic.

Argumenty niemieckie zaczerpnięte z innych dziedzin również nie są przekonywujące. Względy historyczne nie przemawiają wyraźnie — zdaniem autora — za żadną z obu stron. Z punktu widzenia strategicznego — o czym wobec ciągłych zmian w technice prowadzenia wojny tylko z zastrzeżeniami można dyskutować — „korytarz“ nie przedstawia przeszkody dla Niemiec. Konferencja pokojowa usiłowała za wszelką cenę nie dopuścić do strategicznego osłabienia wschodniej granicy Niemiec i nie przyznała Polsce linii kolejowej Gdańsk — Mława. Wszystko to nie wykazuje krzywdy Niemiec i nie tłumaczy ostrości z jaką toczyła się polemika na temat rewizji granic.

Rezultatem tych rozważań jest podstawowa teza, że problemu pokojowego uregulowania stosunków na pograniczu polsko-niemieckim nie rozwiąże przeprowadzenie innej granicy, ale jedynie usunięcie antagonizmu narodowościowego. Niezadowolenie bowiem z obecnie istniejących granic nie jest uzasadnione względami ekonomicznymi, strategicznymi, historycznymi, ani żadnymi innymi racjonalnymi, ale tkwi korzeniami w emocjonalnym antagoniźmie narodowościowym, antagoniźmie określonym przez autora wymownie jako „konflikt wiar“.

Jeżeli zwrócimy uwagę na inne wynurzenia autora określające jego stosunek do zagadnień narodowościowych w ogóle, w których mówi, że poczucie narodowe jest może najsilniejszą emocją przeżywaną przez człowieka, że pod wpływem tego uczucia ludzie nie patrzą na to, co rozsądne i sprawiedliwe, że potężna fala uczuć narodowych w oparciu o narodową tradycję tworzy siłę o znaczeniu międzynarodowym, która z wielką trudnością daje się kierować, to nic dziwnego, że autor przy ocenie wszelkich trudności, na jakie napotykała współpraca polsko-niemiecka w dziedzinie gospodarczej i administracyjnej, decydującą wagę konsekwentnie przypisuje psychicznemu nastawieniu stron. O ile takie stawianie sprawy w olbrzymiej większości wypadków posiada dużo słuszności, to musi budzić poważne zastrzeżenia fakt, że autor na ogół nie rozpatruje, po czyjej stronie namiętności nacjonalistyczne święciły większe triumfy i nie docenia dobrej woli, jaką niejednokrotnie okazywała Polska w rokowaniach z Niemcami, a zwłaszcza z Gdańskiem.

Wyrażenie tezy, że istotę problemu granicy polsko - niemieckiej stanowi antagonizm narodowościowy, niejako obowiązuje autora do przeprowadzenia badań w dwóch kierunkach. Z jednej strony podkreślenie momentu narodowościowego na pograniczu polsko-niemieckim każe przypuszczać, że autor ustali etniczną granicę polsko-niemiecką, stwierdzi zgodność względnie niezgodność granicy etnicznej z granicą polityczną, a wreszcie omówi stan grup mniejszościowych na terytoriach pogranicznych. Z drugiej strony przekonanie, że problem graniczny polsko-niemiecki jest rezultatem psychicznego nastawienia dwóch narodów, pozwala spodziewać się, że autor będzie usiłował określić wszystkie czynniki, które decydują o wzroście lub spadku potencjału uczuciowego po obu stronach granicy. Spróbujmy odpowiedzieć na pytanie, czy i w jakim stopniu książka Morrowa rozpatruje wszystkie te zagadnienia.

Z punktu widzenia zagadnień etnicznych stosunkowo najmniej do życzenia pozostawia część I, omawiająca problem gdański. Liczbę Polaków w Gdańsku podaje autor wg oficjalnych statystyk gdańskich, ale cytuje równocześnie źródła polskie (Smogorzewski), które w oparciu o statystyki wyborcze podnoszą stosunek Polaków do ogółu obywateli Gdańska do 6,2%. Bez bliższego uzasadnienia autor obniża tę liczbę do 5%, włączając w to także obywateli polskich.

Prześladowania Polaków w Gdańsku i ich wpływ na kształtowanie się stosunków polsko-gdańskich zostały należycie oświetlone. Autor omawia kilka charakterystycznych przykładów wrogiego ustosunkowania się władz do Polaków i stwierdza, że Gdańsk uprawnienia nadane mu przez traktaty wykorzystuje dla popierania żywiołu niemieckiego i prowadzenia polityki antypolskiej.

Psychiczne ustosunkowanie się gdańszczan do własnego miasta i własnych interesów gospodarczych uwydatnia autor na tle porównania z innym miastem hanzeatyckim — Hamburgiem. Kiedy mieszkańcy Hamburga są głęboko przywiązani do swojego miasta, przy każdej sposobności, podkreślają z dumą swą chlubną przeszłość i nawet w okresie rządów Hitlera usiłowali bronić swojej odrębności i swych przywilejów, to w Gdańsku trudno mówić o jakimkolwiek patriotyźmie lokalnym i przywiązaniu do własnego ustroju. Wielki wpływ na wytworzenie tego stanu tak fatalnie ciążącego nad stosunkami polsko-gdańskimi upatruje autor m. in. w przesunięciach populacyjnych; ich rezultatem było wyemigrowanie wielu dawnych rodzin patrycjuszowskich a napływ świeżego elementu niemieckiego, z pośród którego rekrutuje się większość urzędników Gdańska. To nastawienie psychiczne gdańszczan, którzy więcej czują się Niemcami, niż *entrepreneurs* Polski ujawniło się już w pierwszych latach powojennych podczas słynnego strajku amunicyjnego z 22 lipca 1920 r., spowodowało zrozumiały brak zaufania ze strony rządu polskiego, doprowadziło m. in. do budowy Gdyni i wywiera wciąż ujemny wpływ na normalizację stosunków polsko-gdańskich.

Druga część książki, traktująca o problemie „korytarzowym“ zawiera poważne braki, jeśli chodzi o przedstawienie zagadnień narodowościowych. Autor co prawda nie kwestionuje polskiego charakteru Pomorza i cytuje bez polemiki polskich autorów, ustalających na 90% polskość ludności Pomorza; mimo tego jednak nigdzie nie znajdujemy wyraźnego i dokładnego zestawienia obrazującego narodowościowe stosunki na Pomorzu. Swego rodzaju usprawiedliwienie znajdujemy w przedmowie, gdzie autor informuje, że napisane już studium o mniejszości niemieckiej w Poznańskim i na Pomorzu dla utrzymania objętości 1 tomu zostało wyłączone i będzie prawdopodobnie opubli-

kowane łącznie z opisem Poznańskiego w odrębnym tomie tego samego cyklu. Nie mniej jednak brak chociażby ogólnego przedstawienia stosunków narodowościowych na Pomorzu odbija się ujemnie na całości, jaką stanowi wydana książka.

Znacznie gorzej przedstawia się przegląd stosunków narodowościowych w Prusach Wschodnich i na pograniczu brandenburskim. Autor zbyt pobieżnie omawia kwestię plebiscytu w Warmii i uznaje, że Prusy Wschodnie posiadają charakter i tradycje kraju o bezwzględnej przewadze żywiołu germańskiego, i że przeprowadzanie plebiscytu w Warmii było oczywistym absurdem. W innym miejscu, podając statystykę ludnościową Prus Wschodnich, autor był zmuszony przyznać, że w roku 1910 w prowincji olsztyńskiej (Allenstein) ludność germańska i słowiańska stały liczebnie na równi. Nie skłoniło to jednak autora do skonfrontowania tych danych z wynikami plebiscytu i do zastanowienia się nad zadziwiającym spadkiem żywiołu polskiego w przeciągu kilkunastu lat. Przestudiowanie warunków, w jakich odbył się plebiscyt w miejsce bezkrytycznego akceptowania jego wyników otworzyłoby autorowi oczy na właściwy obraz stosunków narodowościowych w Prusach Wschodnich i być może zachęciłoby go do studiów nad położeniem ludności polskiej w Prusach.

Podobnie bezkrytycznie ustosunkował się autor do narodowościowej statystyki niemieckiej z 1925 r. przy przedstawieniu liczby Polaków w prowincji kresowej (Grenzmark Posen-Westpreussen). Toteż w konsekwencji otrzymał w całym tym dziwacznym okręgu administracyjnym liczbę 8.722 mieszkańców mówiących językiem polskim, a 5.320 mówiących po polsku i po niemiecku. Poza stwierdzeniem, że w powiecie złotowskim (Flatow) Polacy stanowią 14,5%, w babimojskim (Bomst) — 13,7%, w międzyrzeckim (Meseritz) — 3,46%, w innych — poniżej 1%, autor nic więcej nie mówi o mniejszości polskiej na pograniczu niemieckim.

Jeśli chodzi o stosunki narodowościowe w Kłajpedzie, to autor przedstawił dokładnie stronę statystyczną zagadnienia natomiast z punktu widzenia możliwości współżycia ludności niemieckiej i litewskiej przedstawienie problemu pozostawia dużo do życzenia.

Wymienione braki nasuwają poważną obawę, że angielski czytelnik nie wyrobi sobie właściwego zdania o problemie narodowościowym na pograniczu polsko-niemieckim. Jeżeli bowiem zwrócimy uwagę na fakt, że autor z jednej strony kilkakrotnie wspomina o argumencie niemieckim, że gdyby po wojnie przeprowadzono plebiscyt na Pomorzu, wypadłby on napewno korzystnie dla Niemiec, a z drugiej strony nie daje dokładnego obrazu stosunków narodowościowych na Pomorzu, nie przedstawia gwałtownego spadku liczby ludności niemieckiej Pomorza, który dokonał się bez żadnego przymusu ze strony Państwa Polskiego i pomija prawie zupełnym milczeniem ludność polską w Prusach Wschodnich i na Pograniczu, można być niemal pewnym, że czytelnik nie obeznany dokładnie z problemem odniesie wrażenie, że traktat wersalski zaspokoił całkowicie narodowościowe postulaty Polski, zamiast dowiedzieć się o prawdzie, że znacznie więcej pozostało Polaków po stronie niemieckiej, niż Niemców w Polsce. Gdyby autor zdobył się na stwierdzenie tej prawdy, a ponadto dodał fakt wysokiego przyrostu naturalnego ludności polskiej, o którym pośrednio wzmiankuje, podając, że ziemie te wskutek zamieszkania przez ludność polską mają wysoki przyrost naturalny i dostarczały niegdyś Niemcom wielkich kontyngentów rekruta, i zestawił ten fakt z przedstawionym procesem opuszczania wschodu przez ludność niemiecką, to tendencje rozwojowe problemu narodowościowego na pograniczu polsko-niemieckim przedstawiłyby się czytelnikowi w innym świetle, a książka, wolna od tych braków i niedomówień, zyskałaby znacznie na wartości.

Nadzwyczaj interesujące są uwagi autora na temat psychicznego nastawienia społeczeństwa niemieckiego wobec problemów wschodnich. *Spiritus movens* wrogiego ustosunkowania się do państwa polskiego upatruje autor w junkrach pruskich, którzy, żyjąc ponad stan i zaciągając długi, walczą o *Osthilfe* i forsują w społeczeństwie niemieckim ideę misji dziejowej na wschodzie. W okresie powojennym wpływ junkrów na rządy był zawsze silny: szczególnie zaznaczyło się to w okresie prezydentury Hindenburga. Z pomiędzy wierszy, nadzwyczaj trafnie charakteryzujących możnowładztwo pruskie, przebija promień optymizmu, że może kiedyś, gdy junkrzy utracą wpływy, nic nie stanie na drodze pokojowego współżycia z Polską. Promień ten zaciemniają rozważania ostatniego rozdziału o ideologii hitlerowskiej, w której autor czyni bezskuteczne poszukiwania za elementami zwiastującymi normalizację stosunków na pograniczu polsko-niemieckim.

A więc przede wszystkim autor stwierdza, że pozycja junkrów pruskich w III Rzeszy nie uległa osłabieniu i parcie na wschód znajduje gorących zwolenników w sferach hitlerowskich. Autor wspomina, że jeden z dygnitarzy hitlerowskich w prywatnej rozmowie oświadczył, że „naturalna" wschodnia granica Niemiec pokrywa się z obecną granicą polsko-rosyjską.

Pakt o nieagresji zawarty między Polską a Niemcami — zdaniem autora — przesłonił tylko problem „korytarza". Jego istnienie nie jest propagowane w prasie niemieckiej i — jak autor trafnie zaznacza — dlatego również w prasie światowej. Autor wyraża podejrzenie, że porozumienie polsko-niemieckie zostało zawarte w innych celach i uważa za rzecz symptomatyczną, że nastąpiło ono przed pogwałceniem przez Niemców zobowiązań w sprawie rozbrojenia i przed jednostronnym odrzuceniem przez Polskę (autor myli się co do prawnego znaczenia deklaracji z 14. IX. 1934 r.) traktatu mniejszościowego.

Znacznie mniej wnikliwe są uwagi o nastawieniu społeczeństwa polskiego wobec Pomorza. Autor zbyt pochopnie określa Polskę jako państwo dyktatorskie, w którym nie ma miejsca na opinię publiczną i z przesadą akcentuje różnice, jakie istnieją w dziedzinie kultury politycznej między dawnymi dzielnicami Polski. Przyczyna tego zjawiska tkwi niewątpliwie w tym, że, o ile autor doskonale orientuje się w życiu politycznym Niemiec, cytuje artykuły z niemieckich gazet i przemówienia niemieckich mężów stanu, to nie korzystając z materiałów publikowanych w języku polskim, nie mógł głębiej wniknąć w polskie problemy wewnętrzne i wskutek tego, mimo jego podróży do Polski, kraj nasz pozostał dla niego ziemią nieznaną.

Mimo tych wszystkich braków, książka Morrowa posiada bezsprzecznie dużą wartość naukową. Znajdujemy w niej gruntowne i wszechstronne opracowanie tak obszernego i skomplikowanego problemu politycznego, jaki stanowi kwestia granic polsko-niemieckich. Jeżeli dodamy, że zawiera ona bardzo dużo źródłowego materiału statystycznego i że mimo swej źródłowości jest napisana językiem żywym i barwnym, można być pewnym, że każdy interesujący się problemem polsko-niemieckim przeczyta ją z przyjemnością i pożytkiem.

Dla nas posiada ogromne znaczenie fakt, że książkę tę napisał angielski uczony, który w opracowaniu kierował się tylko względami objektywnymi, że stanowisko polskie znał tylko z naszych wydawnictw propagandowych, które nikną w powodzi wydawnictw niemieckich i na podstawie gruntownych studiów zajął stanowisko zbliżone do stanowiska polskiego.

R. Bierzanek